DIE FRAGE VON REICHS-EISENBAHNEN, ERÖRTERT VON MORIZ MOHL...

Moriz Mohl



Die Frage

von

Reichs-Eisenbahnen

erörtert

von

Moriz Mohl,
Mitglied der württembergischen Kammer der Abgeordneten.

Wahrheit im Leben und in der Wissenschaft.
Julius Mohl, 1825.

Mit einem Hefte von statistischen Uebersichten.



Stuttgart.
Verlag von Konrad Wittwer.
1876.

K. Hofbuchdruckerei Zu Guttenberg (Carl Grüninger) in Stuttgart.

Vorwort.

In zwei Schriften von 1874 und 1875 hat der Verfasser dieser Zeilen sich gedrungen gefühlt, die nach seiner Ansicht mit den Rechten, dem Wohle, ja mit den Existenzbedingungen der deutschen Staaten unvereinbare Beschaffenheit der beiden Entwürfe eines Reichs-Eisenbahn-Gesetzes darzuthun, welche das Reichs-Eisenbahnamt unter wechselnder persönlicher Vorstandschaft der allgemeinen Prüfung unterstellt hat. Ohne Vermuthungen darüber auszusprechen, war es ihm doch erlaubt, sich persönlich zu fragen, ob und welche etwaigen weiter gehenden Anschauungen denn der Beharrlichkeit zu Grunde liegen könnten, mit welcher diese den deutschen Staaten so gefährlichen und für sie nothwendig unannehmbaren Entwürfe unter verschiedenen Formen und Richtungen sich erneuerten. Er war daher weniger überrascht, als vom tiefsten Schmerze ergriffen, als auf einmal von den verschiedensten Berichterstattern öffentlicher Blätter in allen Tonarten versichert wurde, es sei die Absicht, die deutschen Eisenbahnen in Form eines Kaufes an das Reich zu bringen, der Plan stehe fest und werde mit größter Entschiedenheit verfolgt; er sei zwar noch nicht näher formulirt; wahrscheinlich werde damit begonnen werden, daß die preußischen Bahnen zuerst erworben werden; das Weitere werde bei etwaigem Widerstande anderer deutscher Staaten sich dann schon finden.

Der Unterzeichnete fühlte sich in seinem Gewissen getrieben, das Unzulässige dieser neuen Phase der Reichseisenbahnpolitik zu beleuchten. Schwere Schicksalsschläge, welche ihn durch den Verlust seiner beiden

innigst geliebten Brüder Robert und Julius im Laufe zweier Monate getroffen haben, haben ihn wie ein Orkan aus dieser Arbeit herausgerissen. Auch war es ihm Pflicht, durch genauestes, auch rechnungsmäßiges Studium der thatsächlichen Verhältnisse aus der reichen Litteratur darüber und durch Zusammenstellung und Berechnung der beiliegenden Tabellen aus der dem Reichstage den 8. Nov. 1875 vorgelegten Uebersicht für das Jahr 1874 sich eine möglichst begründete Ansicht zu bilden.

Die nachstehende Denkschrift war druckfertig, als der Gesetzentwurf vom 24. März 1876 erschien, in welchem die K. Preußische Regierung dem Landtage den Plan „für Uebertragung der Eigenthums- und sonstigen Rechte des Staates an Eisenbahnen auf das Reich" vorlegte.

Da diese Vorlage den Stand der Frage nur insoferne wesentlich verändert hat, als das, was bis dahin nur als drohender Gedanke in der Luft schwebte, sich jetzt zum wirklichen Ansinnen verdichtet hat, so erscheint es dem Unterzeichneten nicht als unpassend, das vorher darüber Niedergeschriebene ohne wesentliche Aenderung und blos mit einigen Zusätzen, welche der heutigen Sachlage entsprechen, dem Drucke zu übergeben. Bei der Beschleunigung, mit welcher dieser Gegenstand in Berlin betrieben wird, kann er wohl nur hoffen, für die Erwägung des Gegenstandes in weiteren Stadien desselben einen kleinen Beitrag zu liefern, wie ihn die Gründe eines einflußlosen Einzelnen in einer Frage allein zu geben suchen können, bei der es sich in ihren letzten Consequenzen von Sein oder Nichtsein der deutschen Staaten handelt.

Er glaubt in seinen vorangegangenen Schriften über die beiden Entwürfe zu einem Reichseisenbahn-Gesetze bewiesen zu haben, daß es ihm am Herzen liegt, diese Fragen in ganz objectiver Form zu besprechen, und er wird diesem Streben immer getreu bleiben. Es ist aber in einem Kampfe der Gegensätze, wie dem vorliegenden, wo auf der einen Seite über die Reichsverfassung weit hinausgehende Ansprüche und Plane hervortreten, auf der andern das gute Recht und die Existenzbedingungen der deutschen Staaten mehr als je in Frage stehen, unvermeidlich, daß die Vertheidigung der letzteren die Wahrheit dieser Sachlage entsprechend freimüthig erörtert.

Schlagworte wie „Particularismus“ u. dgl. können von Erfüllung einer solchen Pflicht keinen Denkenden abhalten; auf welcher Seite ein berechtigter, auf welcher ein nicht berechtigter Particularismus ist, dies entscheidet nur eine unbefangene Würdigung der Verträge, der Reichs-Verfassung und der Frage: auf welcher Seite das Recht und das demselben entsprechende Interesse liegen. Wenn diese Frage nicht mit dem Gewichte der Macht und ihres Einflusses, sondern mit dem des Rechts, der Billigkeit und der bundesfreundlichen Gesinnung abgewogen wird, so wird man hoffen dürfen, daß ein Plan, der selbst in den amtlichen Motiven des Gesetz-Entwurfes — wir wir sehen werden — als „Machtmittel“ so vielfach und so stark betont wird, in den maßgebenden Kreisen zu Berlin auch von den entgegenstehenden Standpunkten einer erneuerten Prüfung unterworfen und davon abgestanden werden möchte, denselben gegen den so berechtigten Widerstand der in ihrer Würde, in ihrem Berufe für das Wohl ihrer Angehörigen, in ihrer ganzen föderalen Stellung, dem Reste ihrer Selbständigkeit und schließlich in ihrem Fortbestande so schwer gefährdeten Bundesstaaten zu verfolgen.

Stuttgart, den 15. April 1876.

Moriz Mohl.

Inhalt.

Beilagen:

Drei Uebersichten über die Capital-Anlagen und Erträge der deutschen Eisenbahnen im Jahre 1874, aus der vom Reichskanzler-Amte den 8. Nov. 1875 dem Reichstage mitgetheilten Uebersicht ausgezogen und zusammengestellt und zwar:

Tabelle I. Preußische Eisenbahnen,
" II. Andere deutsche Eisenbahnen,
" III. Zusammenstellung.

I.

Einiges aus der Erfahrung zu Würdigung des Anspruchs, der in Berlin vom Standpunkte einer „gesunden" Eisenbahnpolitik erhoben wird.

Eine im Februar d. J. zu Berlin erschienene Schrift: „Tarif-erhöhung oder Reichseisenbahnen?"*), deren Inhalt auf einen den amtlichen Kreisen nahe stehenden Verfasser schließen ließ und wohl von ihren meisten Lesern als Vorläuferin des unterm 24. März 1876 an den Landtag gelangten Gesetzesentwurfs betrachtet worden sein dürfte, suchte für den Betrieb aller deutschen Eisenbahnen durch das Reich und für den allmäligen Uebergang aller dem letzteren convenirenden Eisenbahnen in dessen Eigenthum Propaganda zu machen.

Ihre Erörterung gipfelt in dem Satze:

„Es ist in der That kaum zu verkennen, daß eine gesunde, den „nationalen und volkswirthschaftlichen Interessen Deutschlands ent-„sprechende Eisenbahnpolitik nur möglich ist, wenn die Leitung des „gesammten Eisenbahnwesens in den Händen des Reiches vereinigt „wird."

Da das Reich aus Gründen seiner Zusammensetzung, seiner politischen Organisation, Macht- und Stimmen-Verhältnisse, der Aemter-besetzung und Amtsbefugnisse seinen Schwerpunkt in Preußen und Berlin hat und von dort aus in Allem regiert wird, über was das-selbe sich die Zuständigkeit erworben hat oder erwirbt, so geht dieser Satz von der Voraussetzung aus: daß in Preußen und in Berlin die vorzugsweise Heimath der richtigen und den Interessen des eigenen

*) Als ob das Eine oder das Andere eintreten müßte! Wir werden zeigen, daß gerade aus dem System deutscher Reichsbahnen voraussichtlich große Tarifserhöhungen folgen würden.

Landes und ganz Deutschlands am besten entsprechenden Eisenbahnpolitik sei, oder daß man daselbst irgend welche Bürgschaft für deren Auffindung oder Einhaltung in der Zukunft zu gewähren vermöge.

Wir sind, was Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft betrifft, in den wichtigsten Beziehungen der diametral entgegengesetzten Ansicht.

Wir werden nachweisen, daß schon der Besitz und Betrieb der Elsaß-Lothringen'schen Bahnen in den Händen des Reichs — anstatt in denen des Landes, wenn letzteres für die Zinse des Anlagekapitals aufzukommen gehabt hätte — erweislich zu finanziell sehr unerfreulichen Ergebnissen für das Reich geführt hat und eine Quelle fortwährender schwerer Nachtheile und Verwirrungen für das gesammte deutsche Eisenbahnwesen geworden ist. Wir sind aber, ganz abgesehen von diesem warnenden Vorgange, der tiefsten Ueberzeugung, daß die deutschen Staaten den größtmöglichen Fehler begehen würden, wenn sie einer so reichsverfassungswidrigen Maßregel, wie das Ansichziehen irgendwelcher oder aller deutschen Eisenbahnen in den Betrieb und in das Eigenthum des Reiches wäre, zustimmen und dadurch sich selbst das Recht und die Möglichkeit benehmen würden, auf diesem so unendlich wichtigen Gebiete für die Lebensinteressen ihrer Länder und Angehörigen im Verein mit ihren Landesvertretungen selbst und besser zu sorgen, als es voraussichtlich von Berlin aus zu geschehen vermöchte.

Wir halten es selbstverständlich für unsere Aufgabe, diese Ansicht in objectivster Weise zu begründen: staatsrechtlich, volkswirthschaftlich, finanziell, und — da nur völlige Blindheit nicht sehen könnte, daß es sich hier von einer politischen Lebensfrage handelt — auch von ihrer für die übrigen deutschen Staaten mehr als gefährlichen Tragweite.

Da aber Stimmen aus Berlin das Monopol der deutschen Eisenbahnen für die Reichsgewalten, welche thatsächlich in den Händen von Preußen ruhen, als Voraussetzung einer gesunden deutschen Eisenbahnpolitik ansprechen, so liegt darin eine unausweichliche Aufgabe, zu untersuchen, wie denn dieser Beruf von Seiten Preußens und der Reichsbehörden bis jetzt bewährt worden ist und ob in Berlin oder

anderwärts in Deutschland bis jetzt richtigere Grundsätze der Eisenbahnpolitik befolgt worden sind.

Um zu beweisen, wie wenig sich die obige, der gedachten Schrift zu Grunde liegende Voraussetzung durch die seitherige Erfahrung von Gründung der ersten Eisenbahn in Preußen an bis zur heutigen Stunde in Berlin bewährt hat, bedürfte es nur der Hinweisung auf die ganze Schilderung, welche jene Schrift von dem bisherigen Zustande des deutschen und insbesondere des preußischen Eisenbahnwesens und seiner Folgen entwirft.

In erster Linie giebt jene Schilderung ein Schauer-Gemälde der großen Zahl von Eisenbahnunternehmungen, der Kostspieligkeit ihrer Verwaltungsbehörden, des Heeres ihrer Beamten, als angeblicher Folge ihrer Zersplitterung, der Schwierigkeiten und Verwicklungen der Fahrt- und Frachtberechnungen und Vertheilung unter so vielen Bahnverwaltungen, der übermäßigen Zahl, und dennoch des Mangels an Wagen, der kostspieligen Controlirung ihres Uebergangs über andere Bahnen, der Abrechnung darüber u. s. w.

Diese Schilderung ist zwar in hohem Grade übertrieben, wie Jeder weiß, der einen Begriff von den Verkehrsverhältnissen der deutschen Länder hat.

Der Verkehr nicht nur der kleineren deutschen Staaten, sondern auch der der Mittelstaaten und der größeren Provinzen Preußens zersplittert sich im Wesentlichen nicht über ganz Deutschland; er ist im Personen-Transport zwar nicht allgemein, aber zum größten Theil ein interner der betreffenden etwas größeren Länder oder der an Eisenbahnen liegenden Gruppen kleinerer Länder, ja der einzelnen Eisenbahn-Verwaltungen. Dies geht soweit, daß die allermeisten Reisenden nicht nur derjenigen Länder, welche im Wesentlichen mit ihrem eigenen Netze von Staats- und Privatbahnen bedeckt sind, wie Bayern, Württemberg, Baden, Sachsen, Oldenburg, dem internen Verkehr dieser Bahnen angehören, sondern daß selbst in Preußen mit seinen 46 Staats- und Privatbahnen und in ganz Deutschland die allermeisten Reisenden auf der Bahn, auf welcher sie abreisen, auch an ihren Bestimmungsort gelangen.

Da Zahlen am besten beweisen, so führen wir folgende an:

Nach der letzterschienenen amtlichen Statistik des Vereins deutscher Eisenbahnen v. J. 1873 sind:

	von dem gesammten Eisenbahn-Verkehr Reisender der betreffenden Eisenbahnen in der Zahl von:	im Binnen-Verkehr einer und derselben Eisenbahn-Verwaltung abgegangen und angekommen:
in Bayern: Staatsbahn . .	11,148,922	10,726,671 = 96 %
Ostbahn . .	3,241,279	3,132,953 = 97 %
in Württemberg: Staatsbahn	9,318,841	8,910,951 = 95 %
in Baden	11,539,552	10,056,217 = 87 %
in Sachsen: Staatsbahnen .	10,949,681	10,283,292 = 94 %
Leipzig-Dresdener Bahn	3,433,402	3,085,853 = 90 %
in ganz Deutschland:		
auf Staats- und Privatbahnen	179,507,032	158,415,723 = 83 %.

In Preußen im Jahre 1874 auf allen Staats- und Privatbahnen (nach der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnen von 1876, S. 127) . . . . 109,000,000 95,000,000 = 87 %.

Im Personen-Verkehr ist also die Abrechnung zwischen den einzelnen deutschen Bahnen eine sehr mäßige und sie beschränkt sich übrigens hauptsächlich auf den Verkehr benachbarter Bahnen, so z. B. in Württemberg auf den Verkehr mit Bayern, Baden, der Schweiz und einigermaßen dem Rheingebiet. Mit dem nordöstlichen Deutschland ist der Personen-Verkehr dieses Landes kaum der Rede werth, obgleich z. B. zwischen Stuttgart und Berlin in jedem Schnellzug ein directer Personenwagen über Hof und Leipzig geht, für den aber in der Regel wenige Reisende sich finden. Wir führen dieses Beispiel an, weil uns die Thatsachen hier am nächsten bekannt sind und das Land nicht als ein hinter dem Durchschnitt anderer Theile Deutschlands in seiner Entwickelung zurückstehendes zu betrachten sein dürfte.

Im Güterverkehr liegen allerdings die Verhältnisse anders und auf den ersten Anblick, zwar nicht allgemein (z. B. in Württemberg

nicht), aber doch in Deutschland im großen Ganzen in umgekehrter Richtung.

Von den auf den deutschen Eisenbahnen im Jahre 1873 verführten Gütern im Betrage von	wurden im internen Verkehr ein- und derselben Eisenbahnverwaltung aufgegeben und sind auf derselben angekommen:
2,399,962,958 Ctr.	980,062,460 Ctr. = 41 %.

Von diesen Gütern waren aber in ermäßigter Fracht transportirt,

im Ganzen:	worunter auf einer und derselben Bahn:
2,262,068,854 Ctr.,	929,840,311 Ctr. = 41 %.

Da diese Güter, wie z. B. Kohlen ꝛc., Coaks, größtentheils in ganzen Zügen oder Wagenladungen giengen, so mußte die Abrechnung darüber großentheils verhältnißmäßig einfach sein.

Anderer Güter waren es in ganz Deutschland nur:

	im Ganzen:	worunter auf einer und derselben Bahn abgegangen u. angekommen:
Eilgüter und Postgüter	. 20,196,082 Ctr.	8,833,244 Ctr. = 44 %.
Güter in Normalfracht u. sperrige Güter	117,704,021 Ctr.	41,388,905 Ctr. = 35 %.
	137,900,103 Ctr.*)	50,222,149 Ctr. = 36 %.

Von einzelnen Bahnunternehmungen hatten (die Güter in ganzen Zügen und Wagenladungen inbegriffen) im Jahre 1873 einen Güterverkehr im Ganzen:

		worunter auf ihren eigenen Bahnnetzen aufgegeben und angekommen:
Bayern: Staatsbahn	. 85,125,468 Ctr.	34,480,904 Ctr. = 42 %.
Ostbahn	30,499,275 Ctr.	10,888,717 Ctr. = 36 %.

*) Ein kleiner Unterschied von einigen Centnern in den Summen ist in der Verkehrs-Statistik nicht aufgeklärt, aber unerheblich.

Württemberg:		
Staatsbahn	50,[illegible]7,995 Ctr.	27,520,242 Ctr. = 54 %.
Baden: . . .	64,513,923 Ctr.	21,563,295 Ctr. = 33 %.
Sachsen: Staatsbahn .	144,905,974 Ctr.	64,566,626 Ctr. = 45 %.
Leipz.-Dresdener Bahn . . .	45,123,204 Ctr.	11,159,905 Ctr. = 25 %.

Wir sehen also, daß von dem Güterverkehr eines Bahnnetzes je nach den Verhältnissen des Landes, seiner schmäleren oder arrondirteren Form u. s. w., allerdings der größere Theil von anderen Bahnen kommen, dahin gehen oder transitiren kann. Immerhin aber bleibt ein namhafter Theil des Güterverkehrs — in Württemberg sogar 54 %, in Sachsen 45 %, in Bayern 42 % des Staatsbahnverkehrs — auf dem eigenen Bahnnetze des Staates. Die Hauptsache aber, warum man nicht glauben darf, daß der Verkehr eines deutschen Landes sich in erheblichem Maaße über ganz Deutschland zersplittere, und warum daher die Schilderung des Abrechnungswesens zwischen den deutschen Bahnen in der gedachten Schrift auch in Beziehung auf den Güterverkehr eine sehr übertriebene ist, beruht in dem Umstande, daß jedes deutsche Land durch seine Lage zu den Fluß- und Seehäfen, in deren Flußgebieten es liegt, durch seine eigenen Erzeugungs- und Verbrauchsverhältnisse und durch die Lage seiner Bezugs- und Absatzgebiete an gewisse Verkehrsrichtungen gebunden ist, und hauptsächlich mit seinen Nachbarländern und den durch jene natürlichen Verhältnisse ihm zugewiesenen Bezugs- und Absatzgegenden verkehrt. Ein jedes deutsche Land ist dadurch mit seinen Massentransporten an Bau- und Nutzholz, Steinkohlen und Coaks, Erzen und Eisen aller Art, Bausteinen, Gyps, Vieh, Getreide, Mehl, Getränken, Zucker, Kaffee, Baumwolle, Wolle u. s. w. — kurz mit seinem größeren Güterverkehr — im Wesentlichen auf gewisse Handelswege verwiesen und kann diese Gegenstände nicht aus allen Richtungen beziehen noch versenden, sondern sein auswärtiger Verkehr beschränkt sich im großen Ganzen auf wenige Hauptrouten. So bewegt sich z. B. der größere auswärtige Verkehr von Württemberg hauptsächlich zwischen diesem Lande, seinen Nachbarstaaten Bayern, Baden,

der Schweiz, dem Rheingebiete und den Kohlengegenden der Saar und Ruhr. Mit dem nordöstlichen Deutschland hat es, vom Gesichtspunkte des Frachtverkehrs betrachtet, einen sehr kleinen Verkehr; nicht als fehlte es an directesten und besten, mehrfachen täglichen Eisenbahnverbindungen mit demselben, sondern die natürlichen Verhältnisse weisen in einem so großen Lande wie Deutschland, welches an zwei Meeren liegt, von großen Gebirgszügen und Stromgebieten in ganz verschiedene commercielle Ländergruppen getheilt ist, einer jeden Gruppe ihren natürlichen Verkehr zu. Es ist daher auch im Wesentlichen wieder ein ganz übertriebener Eindruck, welchen die Darstellung der fraglichen Schrift zu machen geeignet ist, als ob 63 deutsche Eisenbahnverwaltungen in einen Weichselzopf von Wagenwechsel und gegenseitigen Abrechnungen verwickelt wären, wenn auch in jedem der vielen deutschen Eisenbahnverbände Abrechnungen zwischen einer Reihe von Eisenbahnen vorkommen, deren Umfang aber nur mit gewissen, hauptsächlich benachbarten Eisenbahnen und auf Hauptlinien ein bedeutender ist.

Ebenso unrichtig ist die Darstellung, als würde es einer Reichs-Eisenbahnverwaltung erspart sein, die Wagen im Massenverkehr (z. B. im Verkehr von Bau- und Nutzholz nach den Fluß- und Seehäfen, von Erzen und Kohlen nach den Hüttendistricten, von Kohlen nach den Verbrauchsländern ꝛc.) leer an ihre Ausgangspunkte zurückzusenden; als würde sie dieselben beliebig im Reich herumschicken können, und als würde von der Controle, wohin die versendeten Wagen gekommen sein, das Meiste erspart werden können. So würden die Dinge künftig so wenig wie heute zugehen, noch zugehen können. Die Kohlenwagen aus der Saar- oder Ruhrgegend, welche nach den Verbrauchsländern gehen, müßten nach wie vor wieder an die Saar- und Ruhr-Gruben zurückkehren, um dort wieder zum Kohlentransport zu dienen; die Erzwagen, welche aus dem Nassauischen nach der Ruhr gehen, wo die Erze verschmolzen werden, müßten nach wie vor diesen Weg hin- und möglichst mit Kohlen zurücklegen. Die süd- und norddeutschen Wagen, welche (je nach Conjuncturen) in ganzen Zügen nach Ungarn fahren, um dort Getreide zur Einfuhr und zum Transit zu holen, müßten

nach wie vor die gleichen Routen hin- und zurücklegen. Und so im Großverkehr und im regelmäßigen Güterverkehr überhaupt.

Wer irgend gewöhnt ist, den Eisenbahn-Verkehr mit einem prüfenden Blick zu beobachten, wird sich auch längst selbst überzeugt haben, daß allenthalben die Güterzüge nicht aus Wagen aller 63 Eisenbahnverwaltungen bestehen, sondern, außer denen der eigenen Bahn, welche die allergrößte Mehrheit bilden, nur Wagen von wenigen natürlichen auswärtigen Verkehrsrichtungen des betreffenden Landes zu enthalten pflegen.

Mindestens ebenso übertrieben ist die Darstellung, als ob etlich und 60 Eisenbahnverwaltungen mit einem Heer von Beamten erspart würden. Denn der deutsche Verkehr ist nichts weniger als concentrirt in Berlin, noch kann er aus geographischen Gründen es daselbst jemals werden. Deutschland zerfällt unter allen Umständen durch die vorgedachten natürlichen Verhältnisse: seiner Lage gegen die Seehäfen, seiner Stromgebiete, seiner Gebirgszüge und seiner Erzeugungs- und Verbrauchsverhältnisse in ganz verschiedene Verkehrsgebiete, mit ganz anderen Mittelpunkten, und es müßten zum Betriebe der deutschen Eisenbahnen auch unter einer Reichsverwaltung eine große Zahl von Eisenbahndirectionen — wie dies jetzt schon in Preußen für die Verwaltung der Staats- und der in Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen stattfindet — bestehen. In allen Mittelstaaten würde in dieser Beziehung ohnehin eine Aenderung nicht stattfinden können, wenn ihre Eisenbahnen auch an das Reich übergingen. Es ist sogar sehr wahrscheinlich, daß die Verwaltung viel mehr kosten würde als bisher, wo sie in den einzelnen Staaten mehr oder weniger sehr sparsam eingerichtet ist und betrieben wird, weil die Staatsfinanzen nicht nach dem großen Maaßstab des Reichsbeutels verwaltet werden und durch die eigene Regierung und Stände weit enger begrenzt und schärfer controlirt sind, als die Reichsfinanzen, deren Prüfung durch den Reichstag bekanntlich nicht viel mehr als ein Vertrauensvotum ist, und nach den gegebenen Verhältnissen auch nicht viel mehr sein kann.

Wenn das Reich heute alle deutsche Eisenbahnen besäße und betriebe, so müßte es seinen Eisenbahndirectionen in den verschiedenen

Verkehrsgebieten ebenso ihre Wagenparke zutheilen, wie die Landesbahnen jetzt solche haben, und es müßte nach wie vor eine Controle über ihre Vollständigkeit, über den Verbleib und die Beschaffenheit der Wagen stattfinden und auf deren Rückkehr in ihre Gebiete gehalten werden.

Auch würde und müßte man Einrichtungen treffen, um den Ertrag der einzelnen Reichseisenbahnen und Bahnnetze zu constatiren, mithin eine Fahr- und Frachtkartencontrole beibehalten.

Die ganze Darstellung über die Nachtheile der Zersplitterung ist also in höchstem Grade übertrieben.

Es soll damit keineswegs behauptet werden, daß jene Darstellung in jeder Beziehung vollkommen grundlos sei. Nachtheile der großen Zahl deutscher Eisenbahnen bestehen unstreitig und bilden einen der vielen Gründe der Verwerflichkeit von Privatbahnen, wenn auch keineswegs einen ihrer Hauptgründe (letztere sind von ganz anders durchschlagender Art und Bedeutung). Aber diese Nachtheile der Zersplitterung werden zu ganz untergeordneten, wenn die deutschen Staaten, welche Staatsbahnen besitzen, die Privatbahnen in ihrem Lande erwerben und deren keine neuen concessioniren.

Befinden sich doch von 60 deutschen Eisenbahnen, welche das Reichsverzeichniß vom 8. November 1875 aufzählt, nicht weniger als 46 in Preußen, worunter 8 Staatsbahnen, 8 Privatbahnen in Staatsverwaltung und 30 Privatbahnen in Privatverwaltung, und wenn Preußen die preußischen Privatbahnen allmälig für sich kaufen würde, was ihm mit der Zeit am billigsten gelänge, so würde damit selbstverständlich die Zersplitterung, welche man jetzt in Berlin für so verderblich erklärt, auf ein verhältnißmäßig sehr kleines Maaß zurückgeführt.

Bayern ist mit dieser großen Maaßregel im Hauptbestandtheile seines Landes im Wesentlichen bereits mit gutem Beispiele vorangegangen. Für Württemberg wäre es ein Leichtes, seine paar winzigen Privatbahnen zu erwerben. Baden betreibt wenigstens alle seine Privatbahnen von Staatswegen. Sachsen wird hoffentlich durch die Erwerbung der Leipzig-Dresdener Bahn eine ähnliche große Maaß-

regel ergreifen, wie Bayern es durch Erwerbung der Ostbahnen gethan hat, und es kann ihm nicht schwer werden, die übrigen Privatbahnen zu erwerben, welche der Staat jetzt daselbst betreibt. Hessen hat soeben die oberhessische Bahn erworben. In den vorgedachten vier Mittelstaaten: Bayern, Sachsen, Württemberg und Baden, ist das Staatseisenbahnwesen wesentlich schon herrschend. Und wenn auch leider keiner dieser Staaten von Inconsequenzen in dieser Beziehung ganz frei geblieben ist, so heißt es doch den Balken im eigenen Auge nicht sehen, wenn man in Berlin den Splitter im Antlitz dieser Staaten für die Behauptung geltend zu machen sucht, eine gesunde Eisenbahnpolitik sei nur dadurch zu erreichen, daß man den deutschen Staaten das Eigenthum und den Betrieb ihrer Eisenbahnen und ihre staatlichen Rechte in der Form eines Kaufes entziehe und zu einem Monopol des Reichs mache, welches letztere thatsächlich mit der preußischen Herrschaft über Deutschland um so mehr zusammenfällt, je enger die Rechtssphäre der deutschen Staaten begrenzt und je mehr diesen ihre Reste von Selbstständigkeit entzogen werden.

Ehe man sich in Berlin den Beruf zuerkennt, „daß eine gesunde, die nationalen und volkswirthschaftlichen Interessen Deutschlands entsprechende Eisenbahnpolitik“ nur in Berlin gemacht werden könnte, dürfte man sich doch — so glauben wir wohl nicht unbillig — sich vorerst fragen: wo und von wem denn die seitherige entgegengesetzte Eisenbahnpolitik, deren Folgen die fragliche Schrift, mit specieller Anführung von Belegen aus dem preußischen Privateisenbahnwesen, so drastisch geschildert, hauptsächlich — und zwar nicht etwa blos zeitweise, nein, von Anfang an und bis auf die neueste Zeit von Staats- und von Reichswegen betrieben worden ist.

Nicht als ob darin irgend welches einheitliche, folgerichtige System bis jetzt in Berlin befolgt worden wäre. Es war vielmehr bald ein periodisches Schwanken darin von einem System zum anderen, bald ein gleichzeitiges Nebeneinanderherlaufen der entgegengesetztesten Grundsätze, welchem man den widerspruchsvollen Namen eines „gemischten Systems“ gab, und wenn eine bis in die neueste Zeit auch von Reichswegen

nacheinander, nebeneinander, durcheinander und gegeneinander gehende Wandelbarkeit der Grundsätze und Handlungsweise im Eisenbahwesen einen vorzugsweisen Beruf zu Uebung einer gesunden, den nationalen und volkswirthschaftlichen Bedürfnissen Deutschlands entsprechenden Eisenbahnpolitik beweisen sollte, so wäre dieser Beweis in der That zu Berlin glänzend geliefert worden.

Wenn wir glauben, in einer für die Rechte der deutschen Regierungen und für das Wohl ihrer Länder so hochwichtigen Frage, die Wahrheit so ungeschminkt sagen zu sollen, so sind wir den Beweis für letztere schuldig und wir treten ihn an.

Betrachten wir zunächst mit einem kurzen geschichtlichen Ueberblick

1) Die Eisenbahnpolitik Preußens.

Man liebt es bekanntlich in Preußen, englische Einrichtungen nachzuahmen — weniger auf dem Gebiete politischer Freiheit, auf welchem sie es zum Theil verdienen dürften, als auf andern Gebieten, wie z. B. auf dem handelspolitischen, während die Verhältnisse Englands mit seinem ungeheuren Colonialbesitze, seinem Welthandel und seiner durch ein langes Prohibitivsystem großgezogenen gewerblichen Uebermacht von den Verhältnissen Deutschlands toto cœlo verschieden sind und die deutsche Industrie zur englischen wie das Lamm zum Wolfe sich verhält, und auf dem Felde der Verwaltungs-Gesetze und Einrichtungen, deren Muster man im übrigen Deutschland nicht in England zu finden gewöhnt ist. So wurde denn von Preußen auch im Eisenbahnwesen die englische Gesetzgebung, soweit dieselbe die Ueberlassung von Bau, Eigenthum und Betrieb dieser den Verkehr beherrschenden Verkehrsstraßen an Privatinteressen betrifft, im Wesentlichen, und sogar sammt den in England bereits als mit der Natur der Eisenbahn unverträglich und daher unausführbar erprobten Bestimmungen, durch das Gesetz vom 3. November 1838 eingeführt. Nachdem schon zuvor im Jahr 1837 die Berlin-Potsdamer (später bis Magdeburg fortgesetzte), die Magdeburg-Leipziger, der Anfang der Rheinischen (an die belgische Staatsbahn angeschlossenen) und die

Düsseldorf-Elberfelder Privatbahnen genehmigt waren, gieng man bei dem allgemeinen Gesetze vom J. 1838 von dem Grundsatze aus, daß die Erbauung von Eisenbahnen ganz der Privat-Industrie zu überlassen und nicht für Rechnung des Staats zu unternehmen sei, wenn auch mit Vorbehalten einer staatspolizeilichen Aufsicht, der Monopole der Post, einer Besteurung und eines etwaigen Ankaufs der Bahnen durch den Staat u. s. w.*)

Unter die im Wesentlichen aus England entlehnten Bestimmungen gehörten namentlich auch die der §§. 26 u. f., wonach die Eisenbahnen, nachdem sie den Betrieb drei Jahre selbst geführt haben, nach dem Ermessen des Handelsministeriums auch dritten Fuhr-Unternehmern den Transportbetrieb auf ihrer Bahn neben ihrem eigenen gegen ein Bahngeld, welches nach Momenten des Gesetzes vom Handelsministerium zu regeln sei, sollen gestatten müssen.

Diese Bestimmung kam niemals, weder in England noch in Preußen zur Anwendung. Wäre es je versucht worden, sie in's Leben zu führen, so hätte sie 1) die Sicherheit des Betriebs unmöglich gemacht und zu den größten Unfällen führen müssen; 2) die Geleise der Bahnhöfe mit einem Material verschiedener Gesellschaften angefüllt, den Rangirdienst unentwirrbar gemacht und gehindert; 3) eine unter Umständen nur mit Kosten von Millionen zu bewirkende Erweiterung der Bahnhöfe erheischt; 4) die Fahrtaxen und Frachten unvermeidlich in hohem Grade vertheuert, weil der Gewinn an den Transporten sich zwischen Concurrenten getheilt hätte und diese nothwendig am Publicum sich hätten erholen müssen, was ja bekanntlich überhaupt der sichere Erfolg von Eisenbahnconcurrenz in einer und derselben Richtung ist.

In §. 45 aber wurde bestimmt, daß Eisenbahn-Unternehmungen nach den Bestimmungen des Handelsministeriums auf ihrer Bahn anderen Eisenbahn-Unternehmungen, welche sich an sie, sei es mit einer Fortsetzung, sei es mit einer Seitenbahn, anschließen, den eigenen Trans-

*) v. Rönne, Wege-Polizei, S. 5. 25 u. f., 128 u. f. — v. Rönne, Staatsrecht, II. S. 717 u. f.

portbetrieb der letztern gestatten und sich gefallen lassen müssen, daß die zu diesem Behuf erforderlichen baulichen Einrichtungen, z. B. die Anlage eines zweiten Geleises, von der sich anschließenden Gesellschaft bewirkt werden. — Auch diese Bestimmung kam aus den gleichen Gründen, wie die Zulassung von concurrirenden Fuhr-Unternehmern in Preußen wie in England (soweit nicht ein Ankauf und eine Verschmelzung der Gesellschaften stattfand) niemals zur Anwendung.

Und diese von der Erfahrung, wie von einer Erwägung der Natur der Sache vollkommen gerichteten Bestimmungen finden sich in den beiden Entwürfen des Reichs-Eisenbahn-Amtes von 1874 und 1875 (in dem zweiten allerdings mit Ausnahme der eigenen Locomotiven und Züge dritter bloßer Fuhr-Unternehmer) wieder mehr oder weniger copirt und sollten nach diesen Entwürfen von Reichswegen gegen die deutschen Eisenbahnen vorgekehrt werden können! *)

Der §. 42 des Ges. v. 1838 behielt dem Staate zwar das Recht vor, Privatbahnen nach 30 Jahren von der Transport-Eröffnung an zu erwerben, gegen Uebernahme ihrer Schulden und gegen Vergütung des 25fachen Betrags der an ihre Actionäre im Durchschnitt der letzten 5 Jahre ausbezahlten Dividenden.

Die Erwerbung der preußischen Privatbahnen zu diesem Preise würde aber, gelegenheitlich gesagt, — wie wir sehen werden, nach Berechnungen des Statistikers Dr. Peterman zu Dresden — das Reich 1 Milliarde Mark mehr kosten als den gegenwärtigen Courswerth ihrer Actien.

Doch bleiben wir vorerst bei der geschichtlichen Betrachtung der Entwicklung, welche das preußische Eisenbahnwesen genommen hat.

---

*) Ein solcher Communismus dritter Bahn-Eigenthümer, welcher den deutschen Eisenbahnen in den Entwürfen eines Reichs-Eisenbahngesetzes beharrlich aufzuerlegen gesucht worden ist, würde seine Illustration und gefährlichste Bedeutung jetzt durch den Gesetz-Entwurf für Uebertragung der preußischen Staatsbahnen an das Reich und durch dessen Motive erlangen, nach welchen dieses dem Reiche übertragene Netz seine Ausläufer durch ganz Deutschland zu erwerben oder zu treiben bestimmt sein soll und durch eine solche Bestimmung alle bestehenden Bahnen, welche ihr auf dem Wege lägen, oder einzelne Strecken derselben, ihre kostbarsten Kunstbauten u. s. w. zu ihrem Mitbetrieb erlangen könnte.

Das Gesetz von 1838, welches die ganze preußische Monarchie den Actiengesellschaften für Privatbahnen als Feld einräumte, wurde von der Speculation rasch dazu benützt, alle besten Verkehrslinien für die Privat-Interessen zu occupiren, und wo es der Staatsverträge mit Nachbarstaaten dazu bedurfte, wurden diese in schleuniger Aufeinanderfolge abgeschlossen.

Wir wollen hier nur folgender preußischer Privatbahnen erwähnen, mit Andeutung der Zeiten der Staatsverträge, Statuten oder Concessionen:

der Berlin-Sächsischen und Anhalter Bahn (1839; 1845);
der Berlin-Stettiner (1840);
der Berlin-Hamburger Bahn (1841; 1843; 1845);
der Thüringer Bahn (1841; 1844);
der Berlin-Frankfurter (1840) und Niederschlesischen (1845);
der Oberschlesischen Bahn (1841);
der Breslau-Schweidnitz-Freiburger (1843);
der Wilhelmsbahn (1844);
der Köln-Mindener (1843);
der Bergisch-Märkischen (1844);
der Stargard-Posener (1847);
der Magdeburg-Wittenberger zum Anschluß an die Berlin-Hamburger (1847).

Die meisten dieser Privat-Bahnen waren auf den größten alten Handelslinien von den Seehäfen aus durch die norddeutsche Ebene, oder von Kohlen- und Hütten-Gebieten aus durch die Thalgebiete der Oder, also mit den geringsten natürlichen Schwierigkeiten und Kosten und mit dem größten Verkehr nach Norddeutschland und den rückliegenden Ländern, gebaut, waren also und sind heute noch großentheils (wo nicht Concurrenzlinien entstanden) ohne ihr Verdienst sehr rentable Unternehmen, da die meisten ihrer Gesellschaften sich wohl hüten, ihr Land, wie dies die Staaten, welche den Grundsatz des Staatsbaues haben, möglichst allseitig thun, durch ein Netz von Zweigbahnen mit Wohlstand zu befruchten, sondern nur das Interesse ihrer Actionäre im Auge haben.

Nachdem aber so die Speculation die besten Linien in Beschlag genommen hatte — und schon im J. 1842, wo die Einleitungen dazu großentheils getroffen waren, es aber theilweise an den Mitteln zum Fortbau fehlte —, machte sich das Bedürfniß einer Förderung des Begonnenen und eines verzweigteren Bahnnetzes geltend. Denn je mehr die Orte und Gegenden, welche Eisenbahnen erlangen, durch diese ihrer Blüthe zugehen, um so mehr kommen die übrigen in Nachtheil und sind dem Rückgange ihres Wohlstandes ausgesetzt, was ein Hauptgrund für den Staatsbau aller Eisenbahnen ist, da nur der Staat ein Interesse hat und die Gerechtigkeit fühlt, allen Landestheilen die gleichen Verkehrserleichterungen zu Theil werden zu lassen. Allein die preußische Regierung und Gesetzgebung, nachdem sie den Fehler gemacht hatten, die besten Linien den Privatinteressen zu überlassen, machten nun den zweiten Fehler, für den Bau weiterer Linien durch Zinsengarantien, wobei also der Staat blos die Chance des Verlustes hat, und durch theilweise Actienzeichnung zu unterstützen, anstatt diese Unternehmungen von vornherein ganz in ihre Hand zu nehmen.

Die Regierung berief nämlich im October 1842 einen Ausschuß sämmtlicher Provinziallandtage, legte ihm eine Denkschrift über ein umfassendes Eisenbahnsystem vor, und stellte dem Ausschuß die Fragen:

1) ob ein solches System Bedürfniß sei;
2) ob der Staat die Ausführung desselben durch Zinsengarantie herbeiführen soll, und
3) ob die Uebernahme einer solchen Garantie, auch in Verbindung mit dem dann nothwendigen Vorbehalte einer möglichen Wiedererhöhung des ermäßigten Salzpreises, den Wünschen des Landes entsprechen würde?

Der Ausschuß bejahte die Fragen 1 und 3, und nachdem die Regierung bestimmt erklärt hatte, daß sie entschlossen sei, für jetzt und in der nächsten Zukunft Eisenbahnen für Rechnung der Staatscasse nicht zu bauen, auch die Frage 2. (Rönne, Wegerecht, S. 7.)

So wurde denn einer Reihe von Eisenbahnen eine Zinsengarantie von 3½ % ihrer Privat-Stamm-Actien, zum Theil auch Betheiligung

des Staates an ihrem Capital durch bedeutende Summen an Staats-Actien gewährt, unter welchen Eisenbahnen aber auch eine Anzahl der obengedachten Bahnen sich befand. Wir nennen: die Oberschlesische, Niederschlesisch-Märkische, Köln-Mindener, Stargard-Posener, Aachen-Düsseldorfer, Ruhrort-Crefeld-Kreis-Glattbacher und Bergisch-Märkische. Die Rheinische erhielt eine solche Garantie für Obligationen.

Im Ganzen hat der preußische Staat im Jahre 1874 6,908,587 ℳ solcher Garantie-Zuschüsse geleistet.

Diese Zinsen-Garantien und Betheiligungen mit Staats-Actien und die dabei gemachten Vorbehalte haben es übrigens der preußischen Regierung erleichtert, mehrere Privat-Eisenbahngesellschaften unter Staatsverwaltung zu nehmen, unter welcher die Besitzer von Actien und Obligationen ihre Dividenden und Zinse erhalten. (Rönne, Wegerecht, S. 11 u. f.)

Diesem zweiten System folgte späterhin theilweise und sporadisch ein drittes, das des Staatsbaues, in den J. 1848 und 1849, in Folge dessen die preußische Ostbahn, die Westphälische Bahn, die Saarbrücker Bahn und die, die Bahnhöfe von Berlin verbindende Bahn vom Staate gebaut wurden (Rönne, a. a. O. S. 8.) Auch wurde die Niederschlesisch-Märkische Bahn vom Staate erkauft. In Folge der Annexionen aber erwarb Preußen die Hannöverischen und die Nassauischen Staats-Bahnen, sowie den Antheil der Stadt Frankfurt an der Main-Neckarbahn; kaufte die Mainweserbahn und erbaute die Frankfurt-Bebraer Bahn.

In den letzten 10 Jahren, hauptsächlich aber seit dem Jahre 1872 sind 725 Millionen ℳ, worunter mehrere hundert Millionen französischer Kriegs-Entschädigungsgelder, vom Preußischen Landtage für den Bau weiterer Staatsbahnen, — worunter namentlich solche in Ostpreußen, dem Posen'schen, die Bebra-Hanauer, Theile der Berlin-Metz-Bahn, die Berliner Stadteisenbahn, die Pommer'sche Central- und die Berliner Nordbahn u. s. w. — verwilligt worden, wovon noch 489 Millionen zu verwenden sind.*) Diese Bahnen sind größten-

*) Zu vergl. Vorlage des K. Pr. Handels-Minist. vom 23. Febr. 1876 an das Haus der Abgeordneten.

theils solche, welche sehr geringe Erträge abwerfen und den Durchschnittsertrag der preußischen Staatsbahnen sehr vermindern dürften. Wir sagen dies entfernt nicht, um den Bau dieser Bahnen zu tadeln. Hätte der Staat aber nicht früher die großen und rentablen Linien Privatgesellschaften verliehen, so hätte dies weniger zu bedeuten.

Sowohl die preußischen Staatsbahnen als die in Verwaltung der Regierung stehenden Privatbahnen, und ebenso die in Privatverwaltung stehenden Privatbahnen ertrugen und ertragen übrigens heute noch — obgleich ihr Ertrag mit der Concurrenz wesentlich zurückgeht und mit dem Bau der obengedachten Bahnen tief sinken wird — theils viel, theils wenig.

Noch im Jahr 1874 hatten nach der unter I anliegenden Berechnung aus der Uebersicht der Betriebsergebnisse der deutschen Eisenbahnen, welche der Herr Präsident des Reichskanzler-Amtes den 8. November 1874 dem Reichstage mittheilte,

die einzelnen preußischen Staatsbahnen	5,37 %
die in Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen . .	6,42 %
die in Privatverwaltung stehenden Privatbahnen . . .	5,92 %

durchschnittlich ertragen.*)

---

*) Ein Aufsatz in der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen von 1876, S. 142, machte uns übrigens darauf aufmerksam, daß nach der Vorlage des K. Handels-Ministeriums vom 17. Januar 1876 an den Landtag die Reinerträgnisse der preußischen Staatsbahnen, namentlich für das Jahr 1874 bedeutend geringer sind, als sie in den Uebersichten erscheinen, welche auf Grund der von den Eisenbahn-Verwaltungen dem Reichseisenbahn-Amte gelieferten Materialien dem Reichstage unterm 8. November 1875 mitgetheilt worden sind.

Die Ueberschüsse der Betriebsergebnisse hätten nämlich betragen im Durchschnitt der Staatsbahnen im J. 1873, nach dem Reichsverzeichnisse . . 5,35 %
nach der Vorlage an den Landtag 5,10 %.

Die Berechnungen waren also im J. 1873 im Ganzen ziemlich übereinstimmend und erstreckten sich in letzterer übrigens auf drei weitere kleine Bahnen; sie betrugen dagegen im J. 1874 nach dem Reichsverzeichnisse . . . 5,37 %
nach der Vorlage an den Landtag nur 3,65 %.

Ueber den Grund dieses großen Unterschiedes, welchen wir durch Vergleichung dieser Documente mit der Veröffentlichung der „statist. Nachrichten von

Hätte der preußische Staat, wie dies im Wesentlichen Baden, Württemberg, Bayern (mit dem seither wieder gut gemachten Fehler der Concession der bayr. Ostbahnen), Sachsen (nachdem es die Leipzig-Dresdener Bahn aus der Hand gelassen hatte), die Staaten der Main-Neckarbahn und Oldenburg gethan haben, von Anfang an den Bau und Betrieb der Eisenbahnen in seine Hand genommen, so hätten dem preußischen Staate an Procenten des Anlagecapital z. B. folgende Bahnen, welche derselbe an Actiengesellschaften überließ, ertragen: *)

Im Jahre:	Oberschlesische:	Breslau-Posen-Glogau:	Stargard-Posen:	Neisse-Brieg:	Wilhelmsbahn:
1867	18,7	6,7	8,6	7,4	5,7
1868	19,9	8,2	11,3	7,4	8,5
1869	18,3	7,2	9,5	6,6	7,3
1870	17,9	6,4	6,7	9,2	5,6
1871	18,9	6,8	7,4	9,8	6,3
1872	18,3	6,4	7,9	7,4	6,6
1873	18,68	7,84	9,42	7,26	6,85
1874	19,50	7,41	7,39	s. Hauptbahn.	5,30

---

den preuß. Eisenbahnen" möglichst aufzuklären gesucht haben, hier nur soviel, daß derselbe hauptsächlich darin liegt, daß das Handels-Ministerium von dem Rohertrag die Ausgaben für Verbesserung und Erweiterung und insbesondere zur Erneuerung der Betriebsmittel bei der Berechnung des Reinertrags abzog, während dies in den Materialien für das Reichsverzeichniß jedenfalls nur theilweise stattfand.

Da dies bei den Bahnen der verschiedenen Staaten verschieden behandelt wurde, so liegt hierin einer der Gründe, warum das Reichsverzeichniß zu einer richtigen Vergleichung ihrer Erträgnisse unzureichend ist, während es zur Zeit an einer, nach übereinstimmenden Grundsätzen erhobenen anderen Statistik sämmtlicher deutscher Bahnergebnisse für das J. 1874 fehlt.

*) Zeitung d. Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltung v. 1874, S. 331, 332, 482, 452. — Deutsche Eisenbahn-Statistik 1873, S. 116. — Reichsverzeichniß vom 8. November 1875.

	Berlin-Anhalter (nach Halle, Leipzig):	Berlin-Hamburger:	Berlin-Stettiner:	Berlin-Potsdam-Magdeburger:	Magdeburg-Leipziger:
1867	12,8	10,2	9,1	9,9	13,8
1868	12,9	10,9	7,8	10,5	15,4
1869	13,1	11,0	8,4	12,0	15,5
1870	14,5	10,6	8,9	14,3	15,2
1871	16,4	11,9	11,3	14,1	17,2
1872	15,3	9,1	11,5	8,8	15,9
1873	15,50	10,66	10,44	4,78 *)	12,03
1874	11,93 **)	10,36	9,47	4,52	11,64

	Köln-Mindener:	Rheinische Bahn:	Magdeburg-Halberstädter:	Breslau-Schweidnitz-Freiburger:	Niederschlesische Zweigbahn:
1867	8,7	7,6	10,1	8,6	6,1
1868	8,6	7,6	9,5	8,6	6,6
1869	9,4	8,2	8,1	8,6	6,9
1870	10,6	8,6	9,1	7,8	7,6
1871	11,2	8,8	9,5	8,9	6,0
1872	10,3	7,6	6,0	7,2	3,6
1873	8,35	7,37	5,76	7,38	4,45
1874	6,32	6,38	5,63	7,82	2,22

Ein Theil dieser Bahnen, deren Ertrag stark abnimmt, dürfte im Ertrag sich besser erhalten haben, wenn der Staat von Anfang an gebaut hätte, weil er es nicht nach Concurrenzrücksichten, sondern nach einem rationelleren Plane gethan haben würde. Der hohe Ertrag der vorstehenden Linien, welcher auf dem großentheils ebenen Lande, auf dem geringen Bodenwerth, auf der Entbehrlichkeit oder Seltenheit von Kunstbauten für die längsten Linien, auf dem Erz- und Kohlenreichthum von Schlesien und Rheinland-Westphalen, auf der entwickelten Industrie von Rheinland-Westphalen, Sachsen und Schlesien und darauf beruht, daß ein seewärts vorliegendes Land den ganzen Verkehr der rückliegenden Länder nach und von der See als

*) Folge der von der Magdeburg-Halberstädter Bahngesellschaft von Berlin und von Magdeburg in Concurrenz mit der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn gebauten neuen Linien.

**) Concurrenz der neuen Berlin-Dresdener-Bahn.

Zwischenhandel oder Transit hat — alle diese Vortheile, welche die großen Verkehrslinien in Norddeutschland (aber auch nur diese und nicht andere Bahnen durch das wenig fruchtbare und schwachbevölkerte platte Land des Gros der preußischen Monarchie zwischen der Elbe und der russischen Grenze) so rentabel machen, hätten der preußischen Regierung, wenn der Staat dieselben gebaut hätte, einen ungeheuern Reinertrag geliefert. Betrug doch noch im Jahr 1874 der Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben aller preußischen Staats- und Privatbahnen 205 Millionen Mark nach der dem Reichstage vom Reichskanzler-Amte mitgetheilten Uebersicht. Der preußische Staat wäre dadurch in die Lage gekommen, einen guten Theil des Ertrages der rentabeln Bahnen zur Anlage minder einträglicher verwenden und die jetzt verhältnißmäßig wenig mit Eisenbahnverbindungen bedachten Theile der Monarchie, besonders der Provinzen rechts von der Elbe bis zur russischen Grenze, mit Eisenbahnen bedenken und so für das Aufblühen des Wohlstandes Großes leisten zu können.

Nachdem aber einmal die einträglichsten Bahnen der Privatindustrie überlassen waren, hätte deren Ankauf zu dem in dem Gesetze von 1838 bewilligten Einlösungspreise des 25fachen Betrages des durchschnittlichen Ertrags der Actien von den letzten 5 Jahren, neben Uebernahme ihrer Schulden auf den Staat, den Actionären den Vortheil einer noch höheren Rente als der wirklichen dieser Bahnen bleibend verschafft, dem Staate dagegen enorm theure Hauptbahnen und andere Bahnen von zum Theil sehr geringem Ertrage auf den Hals geladen, *während mit der Vervollständigung des Bahnnetzes der durchschnittliche Ertrag des letzteren beständig abnehmen müßte.* *)

Unter diesen Umständen mußte die preußische Regierung im Verlauf ihrer verfehlten Eisenbahnpolitik, nach Herstellung der rentabeln Bahnen durch Actiengesellschaften, nothwendig sich fragen: sollen und

*) Ein colossaler Nachtheil, der dem Reiche und in diesem vorzugsweise den nichtpreußischen Ländern, deren Angehörige nur den Schaden davon hätten, aufgehalst würde, wenn das *Reich* die preußischen Privatbahnen kaufen sollte!

können wir denn, nachdem die best und die gut rentirenden Linien nun einmal Actiengesellschaften überlassen worden sind, nun von Staatswegen die voraussichtlich schlecht rentirenden bauen? Können wir diese Theilung, bei der die Gründer und die Actionäre den Löwentheil vorweg eingeheimst haben und fortwährend einheimsen, nun auf Kosten der Steuerpflichtigen ins Werk setzen? Sie konnte sich darauf sagen: nein, wer diese schlechte Linien bauen und betreiben will, der mag es in Gottesnamen auf seine Rechnung und Gefahr, unter Beobachtung der Gesetze und polizeilichen Vorschriften thun.

So wie die Verhältnisse lagen und der Karren der preußischen Eisenbahnpolitik und Gesetzgebung nun einmal gründlichst verfahrt war, dürfte es wohl nur zu erklärlich sein, wenn diese Anschauungsweise in dem letzten Jahrzehent sich Geltung verschafft haben sollte. Und doch würde diese Ansicht an einem Grundfehler gelitten haben, nämlich an dem: daß sie das respice finem nicht vorsichtig ins Auge gefaßt haben würde. Hätte sie letzteres gethan, so hätte sie sich sagen müssen: „Der Bau voraussichtlich schlecht rentirender Linien durch „Actiengesellschaften muß nothwendig zu deren Ruin führen; mit solchen „Unternehmen können daher nur Personen, welche sich selbst keine sach„kundige Rechenschaft von dem voraussichtlichen Nichterfolge zu geben „vermögen — mag ihr Zweck auch der einer wohlwollenden Fürsorge „für eine gegebene Gegend sein — oder gewissenlose Speculanten sich „befassen, welche das Publikum durch Vorspiegelungen betrügen und, „wenn sie ihren Raub in Sicherheit haben, die betrogenen Actionäre „und Obligationenkäufer ihrem Ruin überlassen. Lieber eine Con„cession, wenn man einmal das Privatbahnsystem hat, ganz verweigern, „als sie für eine Bahn ertheilen, deren Ertragsfähigkeit nicht auf solchen „natürlichen Grundlagen beruht, daß sie billigen Erwartungen des „Publikums entsprechen kann, und welche nicht von ganz sachkundigen „und soliden Männern unternommen wird; denn auf die Gefahr un„schuldiger Dritter, und nicht auf die der Speculanten geht ja das Unter„nehmen.“

Wie schwer der Bau neuer Privatbahnen in Preußen im letzten Jahr-

zehent an diesen Gebrechen krankte, ist bekannt genug. Da es sich dabei zum Theil von Bahnen handelte — welche wohl der Staat, wenn er das ganze Bahnnetz und also die sämmtlichen rentabeln Linien mit einfachen Kosten gebaut hätte und daher aus volkswirthschaftlichen Gründen für minder rentable Bahnen hätte Opfer bringen können — nicht aber Private vernünftigerweise unternehmen konnten, so konnten solche Bahnen überhaupt nur von sachlicher Unkenntniß oder vom Schwindel projectirt, dem Publikum nur von solchem empfohlen werden und führten solche Unternehmungen in einen Abgrund von Fälschung und Betrug jeder Art, welcher mit schlechter oder unvollständiger Bauausführung und dem Ruin des betrogenen Publikums endigte. Der Börsenkrach, die unsterblichen Verdienste Lasker's in Aufdeckung dieser Schäden, der Bericht der von der Regierung niedergesetzten Untersuchung u. s. w., haben diesen gröbsten Mißbräuchen und der darin zu Tage getretenen gewerbsmäßigen Gaunerei und gemeingefährlichen abscheulichen Corruption zur Zeit einen Halt geboten. Aber da ähnliche Ursachen erfahrungsgemäß immer wieder ähnliche Wirkungen hervorbringen, so wird, so lange in Preußen noch Privatbahnen concessionirt werden, der Bau unzureichend ertragsfähiger Bahnen immer nur von Unkenntniß oder vom Schwindel und systematischen Betrug unternommen werden und nur zum Ruin führen können. Regierung und Volksvertreter mögen Gesetze geben und auszuführen versuchen, welche sie wollen, naturam dum expellas, redibit.

Damit wollen wir natürlich entfernt nicht gesagt haben, daß die im letzten Jahrzehent aus England eingeführten groben Mißbräuche im Eisenbahnbau, welche in Preußen zu einem großartigsten Krebsschaden sich entwickelt haben, sich nur an minder ertragsfähige Linien geheftet haben würden, wenn die besten Linien nicht bereits gebaut gewesen wären. Im Gegentheil hätten speculative Gründer, Finanziers, Banquiers und General-Entrepreneure des Eisenbahnbaues ihren Raub natürlich lieber an reichen als an armen Linien ausgeführt. Wir wollten nur an der Erfahrung in Preußen zeigen, wie verkehrt die Meinung Mancher auch in Staaten, welche den Grundsatz des Staatsbaues haben, ist: man

könne ja die unrentabeln Linien der Privatindustrie überlassen, als ob damit der Schwindel und Betrug nicht erst recht unvermeidlich würden!

Möge man uns am Schlusse dieses Rückblicks auf die Geschichte der preußischen Eisenbahnpolitik, den wir gerne vermieden hätten, die Frage verzeihen: berechtigt diese fortlaufende Geschichte von einer verfehlten Behandlung des Gegenstandes in Preußen etwa dazu, daß man sich in Berlin, als Heimath einer gesunden Eisenbahnpolitik, in die Brust werfen, und den Anspruch auf die Mediatisirung der übrigen deutschen Staaten auf diesem Gebiete im Widerspruch mit der Reichsverfassung ansprechen dürfte? Wo ist man denn mit dem Staatsbau des Eisenbahnnetzes von Anfang an oder nahezu von Anfang an vorgegangen? Wo hat man, unter unendlich schwierigeren Terrain- und (des naturgemäß geringeren Transitverkehrs rückwärts liegender Länder wegen) unter so sehr viel weniger rentabeln Verkehrsverhältnissen, dadurch, daß der Staat in der Anlage seines Bahnnetzes allen Gründer- und Speculantengewinn vermied und den ehrlichsten und solidesten Bau bewirkte, die Eisenbahnnetze ganzer Länder mit möglichster Vermeidung von Ausbeutung durch Privateigennutz ausgeführt? Wo hat man durch Anlage solcher verzweigten Bahnnetze über ganze Länder den Reinertrag der rentableren Linien in gleicher Weise ohne ängstliche finanzielle Rücksichten zu möglichster Versehung des ganzen Gebietes mit den Vortheilen des Eisenbahnverkehrs benützt und fährt in gleicher Weise fort, ihn dazu zu benützen, mit der richtigen Berechnung, daß mit Hebung aller volkswirthschaftlichen Hilfsquellen auch die finanziellen Hilfsquellen eines Landes aus seinem Wald- und Domänenbesitze und aus allen Steuerquellen naturgemäß sich heben? Wo hat man die Zersplitterung des Bahnbetriebs und dessen Nachtheile durch Vermeidung der Concessionirung einer großen Zahl von Privatbahnen und durch Staatsbetrieb der Eisenbahnen am meisten vermieden? Wo hat man der Aera Strousberg und der Berliner Gründer, welche die badischen Staatsbahnen zu kaufen, in Württemberg das Staatsbahnnetz durch einen Stern von Privatbahnen zu sprengen, in Sachsen die Staatsbahnen durch Parallelbahnen in den Grund zu bohren such-

ten, mit Entschiedenheit sich erwehrt? Wo war nach Allem eine gesunde Eisenbahnpolitik? In Preußen oder: in Baden, in Württemberg, in Bayern, in Sachsen, in Oldenburg und anderwärts, wo wenigstens das Berliner Gründerthum keinen Fuß faßte?

Man wird uns dagegen vielleicht einwenden: dies Alles sei zwar wahr, wenn auch in unangenehmer Weise ins Gedächtniß gerufen (die Wahrheit kann leider nicht immer schmeichelhaft sein); diese ganze Nachweisung sei aber eine überflüssige gewesen, weil man die Fehler der seitherigen preußischen Eisenbahnpolitik anerkenne und im Begriffe stehe, eine entgegengesetzte von Reichswegen einzuschlagen. Abgesehen jedoch davon, daß beides noch zu beweisen wäre, und auch durch die Vorlage vom 24. März 1876 für Uebertragung der preußischen Staatsbahnen auf das Reich nichts weniger als bewiesen wird, da nach derselben Privatbahnen nach wie vor fortbestehen sollen, so würden wir uns erlauben, darauf zu erwidern, daß uns gegen einen Ankauf der preußischen Privatbahnen gar nichts einzuwenden schiene, wenn er von, in und für Preußen geschehen würde, wohl aber uns unbedingt dagegen erklären müssen: wenn dies auf Reichskosten geschehen soll. Nicht allein, weil das Reich nicht dazu da sein sollte, die Fehler der preußischen Eisenbahnpolitik auf seine Kosten gut zu machen, was — wie wir finden werden — in hohem Grade zu besorgen wäre, sondern in erster Linie aus dem Grunde, weil die Uebertragung der preußischen Staats- oder Staats- und Privat-Eisenbahnen und der staatlichen Rechte Preußens im Eisenbahnwesen auf das Reich (dessen Regierung ja übrigens praktisch identisch mit der preußischen ist) voraussichtlich, ja nach den eigenen Andeutungen der Vorlage an den preußischen Landtag — nur der erste Schritt einer Reichseisenbahnpolitik wäre, welche die hauptsächlichen, mit andern Worten: die rentablen Staatsbahnen anderer deutschen Länder für das Reich zu erwerben suchen und ein ähnliches Rechtsverhältniß in diesen Staaten anstreben würde, das aber in diesen Staaten den einfachen Verlust ihrer Rechte bedeuten würde, während Preußen durch Uebertragung seiner Rechte an das Reich nichts verlieren kann, weil es wesentlich im Besitz der Reichsgewalt ist; und weil wir eine solche Politik mit den

durch die Verträge der deutschen Staaten über ihren Anschluß an das Reich, mit der Reichsverfassung, mit den staatlichen und Eigenthumsrechten der deutschen Staaten, mit ihrem Berufe für die Pflege ihrer Landesinteressen, mit ihrer Würde und mit den Gesammtbedingungen ihres Fortbestandes für durchaus unvereinbar erachten.

Ehe wir jedoch zu dieser Erörterung des Näheren übergehen, finden wir es angezeigt, auch

2) Die seitherige Eisenbahnpolitik der Reichsbehörden

zu beleuchten.

Wir haben in unserer Schrift über den Entwurf eines Reichs-Eisenbahngesetzes von 1874, S. 10, der liebenswürdigen Anspruchslosigkeit gedacht, mit welcher der Herr Reichskanzler in der Sitzung vom 28. Mai 1873 den Gesetzentwurf über die Errichtung eines Reichs-Eisenbahnamtes dem Reichstage verdankte. Nichts deutete in seinen Aeußerungen darauf hin, daß dem Herrn Reichskanzler die jetzige Phase seiner Eisenbahnpolitik dabei vorschwebte. Wenn auch Gegner dieses Gesetzentwurfes, zu welchen der Verf. dieser Zeilen gehörte, sich die Vermuthung erlauben konnten, daß der Herr Reichskanzler eine so große Maschinerie nicht wohl könne errichtet wissen wollen, ohne eine großartige Entwicklung der Reichsgewalt dabei im Auge zu haben, so beweisen doch die drei ganz verschiedenen Anläufe, welche die Reichsbehörden in den 2 Jahren seit Errichtung dieses Amtes genommen haben, sowie die Verhandlungen über das Eisenbahntarifwesen, daß dabei zwar eine den deutschen Staaten und ihren Rechten und Interessen auf dem Eisenbahngebiete höchst gefährliche Strömung wie ein rother Faden durch dieselben unwandelbar durchlief, daß aber im Uebrigen die Berliner Reichs-Eisenbahnpolitik in diesen 2 Jahren eine ebenso wandelbare und mit sich selbst in steten direkten Widerspruch gerathende war, wie die preußische Eisenbahnpolitik seit bald 40 Jahren.

Erster Entwurf eines Reichs-Eisenbahngesetzes.

Als erster Präsident des neugeschaffenen Reichs-Eisenbahnamtes wurde bekanntlich Herr Scheele, bis dahin Mitglied des Aufsichtsraths

der Disconto-Gesellschaft und Director der Anhalt'schen Bahn, im Jahre 1873 berufen. Im März 1874 veröffentlichte derselbe den ersten „Entwurf eines Reichs-Eisenbahngesetzes, aufgestellt im Reichs-Eisenbahnamte", um zur Aeußerung etwaiger Wünsche oder Bedenken Gelegenheit zu geben.*) Nach diesem Entwurf (§. 73) sollte das Reichs-Eisenbahnamt das Recht haben, „nach seinem Ermessen einzelne der „Reichsaufsicht überhaupt unterliegende Zweige des Eisenbahnwesens „seiner ausschließlichen Aufsicht allgemein zu unterwerfen", mit andern Worten, alle staatlichen Rechte, einschließlich des Concessionsrechts der deutschen Staaten, nach Belieben zu confisciren. In seinen Motiven aber (S. 40) wurde erklärt, daß „eine gesunde**) Entwicklung des „Verkehrswesens nur durch ein ebenbürtiges Nebeneinander-„bestehen beider Systeme (der Staats- und der Privatbahnen), d. h. „unter der Voraussetzung herbeigeführt zu werden vermöge, daß für „alle Hauptverkehrslinien sowohl Privat- als Staats-„bahnen bestehen."

Die unvermeidliche Folge dieses Systems, wenn dasselbe zur Ausführung gelangt sein würde, wäre gewesen, daß diese beiderlei Bahnen sich in den seitherigen Verkehr der bestehenden Bahnen, mit einem doppelten Anlage-Capital, Material und Personal getheilt, sich beide ruinirt und Niemand dabei gewonnen hätte, als das Gründerthum, die finanzirenden Banquiers und die Bau-Unternehmer, welche ganz Deutschland zum Schauplatz ihres Treibens und Wirkens erhalten haben würden. Die Staaten mit bedeutendem Besitze an eigenen Bahnen wären finanziell vollkommen zu Grunde gerichtet, dem Ruin verfallen gewesen und unhaltbar geworden.

Diese erste Phase einer „gesunden Entwicklung des Verkehrwesens" im Reiche scheint jedoch ihren unüberwindlichen Widerspruch gefunden zu haben. Es ist uns zwar nicht bekannt, daß es zu Conferenzen darüber mit Bevollmächtigten der übrigen deutschen Staaten gekommen

*) Wir haben uns erlaubt, in einer Schrift vom Juli 1874: „Moriz Mohl, „über den Entwurf eines Reichs-Eisenbahngesetzes und dessen Unzulässigkeit." „Stuttgart bei K. Wittwer," unsere Ansicht von letzterer des Näheren darzulegen.

**) Also auch gesund!

wäre; doch geht aus einer Erklärung Herrn v. Mittnacht's in der württ. Kammer der Abg. hervor, daß die württembergische (und wohl auch andere deutsche Regierungen) ihre Bemerkungen über diesen Entwurf nach Berlin gelangen ließen, und wenn wir auch ohne jegliche Kenntniß der Vorgänge in den maßgebenden Kreisen zu Berlin sind, so können wir doch nicht anders als vermuthen, daß die Herren Finanz- und Handelsminister daselbst sich für eine solche „gesunde" Reichs-Eisenbahnpolitik bedanken mußten. Man las in öffentlichen Blättern Andeutungen, daß Herr Scheele sich zurückziehen wolle, was dann auch geschah, und womit diese erste Periode der Reichs-Eisenbahnpolitik glücklicherweise ihren Abschluß fand.

Diesem ersten Projecte einer Reichseisenbahnpolitik folgte eine zweite Phase, nachdem der jetzige Präsident des Reichs-Eisenbahn-Amtes, Herr Maybach, bis dahin K. Preuß. General-Director der Staatsbahnen in Hannover, an die Spitze dieses Amtes getreten war.

Zweiter Entwurf eines Reichs-Eisenbahn-Gesetzes.

Der Herr Präsident Maybach veröffentlichte im April 1875 einen neuen „Vorläufigen Entwurf eines Reichs-Eisenbahn-Gesetzes." Da wir uns bemüht haben, unsere Ueberzeugung davon, daß auch dieser Entwurf mit den verfassungsmäßigen Rechten der deutschen Staaten, mit ihren Lebens-Interessen und der Wahrung ihrer finanziellen Existenz unvereinbar war, in einer zweiten Schrift *) in objectivster Weise und mit vollster Huldigung für die bekannte hochgeachtete Persönlichkeit des Herrn Präsidenten Maybach zu begründen, so glauben wir uns über den Charakter dieses zweiten Entwurfes kurz fassen zu können.

Derselbe enthielt keine Bestimmungen, noch waren ihm Motive beigegeben, welche, wie der Scheele'sche Entwurf, darauf hingegangen wären, daß neben jeder Staatsbahn eine Privatbahn concessionirt werden müsse, und wir bezweifeln keinen Augenblick, daß dieser Gedanke dem Herrn Präsidenten Maybach auch vollkommen fremd ist. Der neue

---

*) Moriz Mohl, Bemerkungen über den vorläufigen Entwurf eines Reichs-Eisenbahn-Gesetzes vom April 1875, Stuttgart bei K. Wittwer.

Entwurf erklärte sich ebensowenig für oder gegen das Staats- oder Privatsystem; er behandelte die Voraussetzungen für die Anlage, den Betrieb und die Beaufsichtigung von Staats- und Privatbahnen und gieng also insoweit von den gegebenen Zuständen aus. Er gieng aber in seinen Bestrebungen, den deutschen Staaten ihre staatlichen Rechte auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens zu entziehen, noch weiter und direkter vor als der erste Entwurf, indem er in Art. 2 den Grundsatz aufstellte, daß die unmittelbare Aufsicht über das Eisenbahnwesen, soweit nicht der Art. 3 Ausnahmen bedinge, dem Reiche zustehe, was eine wahre Mediatisirung der deutschen Staaten im Eisenbahnwesen zur Folge gehabt hätte nach dem Begriffe, welchen die Eisenbahngesetzentwürfe mit dem Worte „Aufsicht" verbinden, welcher alle denkbaren Rechte der Regierung, Verwaltung, Finanzwirthschaft und Rechtspflege im Gebiete des Eisenbahnwesens umfaßt und die Bestimmungen der Reichsverfassung über das Eisenbahnwesen auf den Kopf gestürzt hätte. Er stellte zwar den Landes-Regierungen die Erwerbung von Privatbahnen für den Staat ohne Reichs-Einmischung anheim, beließ ihnen das Recht der Entscheidung über Concessionirung von Privatbahnen, und wenn er dies fest und dauernd gethan hätte, so wäre damit den Rechten der deutschen Staaten wenigstens in einem der allerwichtigsten Punkte Achtung gezollt worden. Allein er knüpfte diese Bestimmung sogleich an die Clausel: „bis zur anderweiten reichsgesetzlichen Bestimmung", womit sie also in die Luft gestellt worden wäre und die Staaten die Entziehung dieses ersten und nothwendigsten Hoheitsrechtes zu gewärtigen gehabt hätten. Im Uebrigen aber wollte er die Staaten in dem Technischen des Baues, der Anlage der Stationen, der Einrichtung der Bahnhöfe, dem Tarifwesen, also in ihren Einkünften, den Fahrplänen u. s. w., mit ihrem ganzen Eisenbahnwesen vollständig unter die Vormundschaft des Reichs-Eisenbahn-Amtes und eines ungeheuren Apparates von Reichsaufsichtsbehörden stellen, so daß den deutschen Staaten eigentlich nur die nue propriété ihrer Eisenbahnen mit dem Ertrage, soweit ihnen die Reichsherrlichkeit einen solchen zu ermöglichen beliebt hätte, und eine ganz abhängige Verwaltungsthätigkeit, mit Einem Worte ein Zustand der Mediatisirung, Ent-

würdigung und Entziehung ihres Rechtszustandes übrig geblieben wäre. Hier also wieder der obengedachte rothe Faden.

Daß übrigens sowohl der erste Scheele'sche als auch dieser zweite Entwurf des Reichsgesetzes (letzterer wenigstens in wesentlichen Beziehungen) wieder die als unausführbar und verletzend anerkannten Bestimmungen des preuß. Gesetzes v. 1838 über die Zulassung anderer Transportunternehmer auf den Eisenbahnen und die Einräumung der Eisenbahnen für andere Bahn-Unternehmungen enthielten und die deutschen Eisenbahnen von Reichswegen damit bedrohten, haben wir oben (S. 12 u. f.) schon erwähnt und auf die äußerste Gefährlichkeit und gänzliche Unzulässigkeit eines solchen Communismus aufmerksam gemacht.

Daß die deutschen Regierungen diesen neuen Gesetz-Entwurf ebensowenig wie den Scheele'schen sich gefallen lassen konnten, war selbstverständlich. Von einer Conferenz zu Berlin, zu welcher Commissäre von Bayern, Sachsen, Württemberg und Baden für eine Vorbesprechung dieses vorläufigen Entwurfes eingeladen waren, ist so viel wenigstens zur öffentlichen Kenntniß gelangt, daß dieser Entwurf den Einwendungen begegnet ist, denen er nothwendig begegnen mußte, und daß die Besprechungen darüber von der einladenden Seite abgebrochen wurden.*)

Anstatt in den betreffenden Kreisen zu würdigen, daß dieser ganz berechtigte und unvermeidliche Widerstand nur dem wiederholten Angehen gegen die Rechte der deutschen Staaten zuzuschreiben ist, und daß die Schuld daran lediglich die Entwürfe der Reichsbehörden trifft, scheint bei den Reichsbehörden gegen die Wahrung dieser Rechte durch die deutschen Regierungen, nach den Angaben öffiziöser Correspondenten öffentlicher Blätter und nach den Motiven des Gesetz-Entwurfs vom 24. März 1876, eine Verstimmung Platz gegriffen zu haben, welche den rothen Faden in der Sache in seine dritte Phase geführt haben soll.

Ehe wir jedoch zu dieser neuesten Phase übergehen, ist noch einer

*) Neusterdings sind im Dresdener Journal (zu vergl. Allgem. Zeitung v. 12. April 1876) die Gründe der Unannehmbarkeit auch dieses Entwurfes in vortrefflichster Weise dargethan worden.

anderen Thätigkeit des Reichs-Eisenbahnamtes zu erwähnen, welche gleichfalls als eine solche darzustellen versucht wird, in der die Bemühungen der Reichsorgane zu Verwirklichung einer gesunden Reichs-Eisenbahnpolitik ohne deren Schuld bis jetzt nicht zu einem befriedigenden Ergebniß geführt haben sollen, nämlich in der

Tariffrage.

Wir sind auch hier der gerade entgegengesetzten Ansicht, und glauben, daß ohne die Thätigkeit der Reichsorgane diese Sache längst in einem viel befriedigenderen Zustande sich befände, als in welchem sie jetzt ist, und in welchen sie uns nach dem seitherigen Gange dieser Angelegenheit zu gelangen Aussicht zu haben scheint, so lange die seitherige Reichs-Eisenbahnpolitik auch auf diesem — für irgend eine befriedigende Erledigung der Tariffrage, für die finanzielle Austräglichkeit der Eisenbahnen und somit auch für die Möglichkeit der Ausdehnung des Eisenbahnnetzes so höchst wichtigen — Gebiete nicht verlassen wird.

Da diese Frage eine viel zu umfängliche ist, um hier gelegentlich in allen ihren Einzelheiten erörtert werden zu können, gleichwohl aber in die vorliegende Hauptfrage mannigfach eingemischt zu werden pflegt, so wollen wir nur einige Hauptseiten in derselben so kurz als möglich zu beleuchten versuchen.

Um übrigens zum Voraus zu beweisen, daß wir darin mit unserer Ansicht nichts weniger als allein stehen (wir glauben sogar, daß nahezu alle Eisenbahn-Sachverständige in Deutschland, welche ihre persönliche Ansicht in der Sache aussprechen zu dürfen in der Lage waren, mit Ausnahme der Urheber und Pfleger des Elsaß-Lothringenschen Tarifwesens, dieselbe theilen), so sei es uns erlaubt, aus einem im Ganzen nicht von unserem Standpunkte, sondern mehr von dem der Privatbahnen ausgehenden, aber äußerst ruhig und rücksichtsvoll geschriebenen Aufsatze aus Breslau vom 18. Februar 1876 „über „(gegen) den Ankauf der deutschen Eisenbahnen durch das Deutsche „Reich" Folgendes, auf die Tariffrage bezügliche, anführen zu dürfen.

„Während in den ersten Decennien des deutschen Eisenbahnwesens"

— sagt dieser Aufsatz*) — „jede Bahn vornehmlich den eigenen Ver-
„kehr entwickelte und den Bedürfnissen des inneren Verkehrs ihren
„Tarif anpaßte, machte sich im vorigen Jahrzehent in Folge des Aus-
„baues des Eisenbahnnetzes und der Ausdehnung des Verkehrs auf
„weite Entfernungen die Nothwendigkeit größerer Einheit in den
„Tarifmaßregeln der Eisenbahnen mehr und mehr geltend. Im Jahr
„1868 traten die Eisenbahnverwaltungen der Staats- und Privatbahnen
„des wirthschaftlich am meisten vorangeschrittenen Gebiets zwischen
„dem Rhein und Berlin, resp. Leipzig, zu gemeinschaftlicher Berathung
„und Beschlußfassung im sogen. Tarifverbande zusammen, und nahmen
„für die wesentlichen Verkehrsbeziehungen dieses Gebietes aus eigener
„Initiative eine übereinstimmende Classification an. Im Anschlusse
„an diese erfolgreiche Verständigung wurde im Jahr 1871 Seitens
„der Privatbahnen die Annahme eines übereinstimmenden Tarifs für
„das Gebiet des deutschen Eisenbahn-Vereins, welcher bekanntlich
„sämmtliche deutsche und österreichische und einige ausländische Ver-
„waltungen umfaßt, im Verein beantragt. Nach weiteren eingehenden
„Berathnngen durch eine eingesetzte Commission wurde von der über-
„wiegenden Mehrzahl der Verwaltungen dieses ausgedehnten Verkehrs-
„gebiets in der Generalversammlung vom 20./23. Januar 1873 zu
„Frankfurt a. M. die sogen. Tarifverbands-Classification als Basis
„des Gemeinschaftstarifs acceptirt. Dieser Beschluß ist indessen an
„dem Widerspruch fast ausschließlich der preußischen
„Staatsbahnen und der Reichs-Eisenbahnen in Elsaß-
„Lothringen gescheitert, welche nur das in Elsaß-
„Lothringen bestehende Tarifsystem adoptiren wollten.

„Nächstdem haben die deutschen Bahnverwaltungen, mit fast
„ausschließlicher Ausnahme der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen,
„gelegentlich der Anträge auf Erhöhung der Gütertarife im März 1873
„von Neuem sich über ein gemeinschaftliches Tarifsystem (das sog.
„Braunschweigische) verständigt, welches im Beschlusse des Bundesraths
„vom 11. Juni 1874 über die Tariferhöhung neben dem Elsaß-

*) Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, 1876, S. 143.

„Lothringischen als zur Einführung geeignet anerkannt und dessen „Annahme für diejenigen Verwaltungen, welche das Elsaß-Lothringische „System nicht annehmen würden, als Bedingung der Erhöhung der „Gütertarife aufgestellt ist.

„In dem Bundesrathsbeschlusse war die Feststellung der Aus„führungsbestimmungen des Tarifsystems dem Bundesrath nach An„hörung der Delegirten des Handelsstandes und der Eisenbahnen vor„behalten. Zur Abgabe dieser gutachtlichen Aeußerung sind Delegirte „der Eisenbahnverwaltungen auf Einberufung und unter dem Vorsitz „des Präsidenten des Reichseisenbahnamtes in einer Conferenz vom „31. August 1874 zusammengetreten, welche ihre gemeinsamen Vor„schläge in der Conferenz niedergelegt haben.

„Ueber die Annahme dieser Ausführungsvorschriften sind in„dessen die Eisenbahnverwaltungen ohne jeden Bescheid geblieben. Die „Einführung des Tarifssystems mußte somit unterbleiben.

„Nachdem demnächst der Reichstag in der Sitzungsperiode 1874/75 „zur weiteren Erörterung der Tariffrage die Einsetzung der Enquête„Commission beschlossen hatte, sind die Verwaltungen des Tarifver„bandes, welcher jetzt das ganze norddeutsche Verkehrsgebiet umfaßt, „von Neuem zusammengetreten, haben der Enquête-Commission „den Entwurf eines anzunehmenden Gemeinschaftstarifs auf Grund der „Tarifverbandsclassification vorgelegt, und sehen der Entschließung des „Preußischen Handelsministers, resp. der Reichsbehörde über die end„liche Erledigung der Tariffrage entgegen, da selbstverständlich bei der „Existenz von Staats- und Privatbahnen nebeneinander ohne Mit„wirkung der Staatsregierungen ein einheitliches Vorgehen der Bahnen „nicht möglich ist, anderntheils aber auch einige Privatbahnverwal„tungen statutengemäß zu allen Aenderungen ihres Tarifs der Ge„nehmigung der Aufsichtsbehörde bedürfen.

„Auf die Tariffrage selbst einzugehen, würde hier zu weit führen „und erscheint auch mit Rücksicht auf die Enquête-Verhandlungen, „in welchen der verschiedene Standpunkt der einzelnen Verwaltungen „und Personen zu dieser Frage Gegenstand der ausführlichsten Er„örterung geworden ist, nicht am Platze. Aus den vorgetragenen

„Thatsachen erscheint nur der Schluß gerechtfertigt, daß die Lösung „der Tariffrage auch bei dem jetzigen Zustande des deutschen Eisen- „bahnwesens nicht nur möglich, sondern in Folge der Initiative der „Verwaltungen wie in England bereits gefunden sein würde, „wenn die Staatsregierung nicht ihre Mitwirkung zu „Gunsten des Elsaß-Lothringischen Tarifsystems versagt „hätte.

„Ist dieses System*) das bessere, was von den meisten Eisen- „bahnverwaltungen entschieden bestritten wird, so ist „das bessere jedenfalls der Feind des Guten — der Tarifeinheit auf „Deutschem und Oesterreichischem Gebiet — geworden. Wie die Tarif- „Enquête-Verhandlungen aber ergeben haben, liegt der Gegensatz des „Elsaß-Lothringischen Systems überwiegend in den niedrigen Tarifsätzen, „deren Aufgabe den Reichslanden nicht zugemuthet werden soll, welche „aber bekanntlich Grund der mangelhaften finanziellen Resultate der „Reichseisenbahnverwaltung in Elsaß-Lothringen sind."

Diese Ausführung legt in gemäßigster Form den Finger in eine seit Jahren fort und fort schwärende und tiefklaffende Wunde des gesammten deutschen Eisenbahnwesens: in das von den Reichsorganen eingeführte und bis jetzt gegen alle Vorstellungen der deutschen Eisenbahnfachmänner und Verwaltungen, insbesondere auch der badischen Regierung**), von den obersten Reichsbehörden in Berlin festgehaltene Tarifsystem der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Die Vertheidiger dieses Systems nennen dasselbe „das natürliche" oder auch das „Gewichts- und Wagenraum-System" und befürworten dasselbe im Wesentlichen mit folgenden Gründen. Eine Eisenbahn sei

*) Das Elsaß-Lothringische.

**) Zu vergl. unter Anderem: den Jahresbericht des Großh. Bad. Handels-Ministeriums für 1874. 2. Thl. Eisenbahnen. S. 54, 58.

Von den zahlreichen Druckschriften und Journal-Anfsätzen, aus welchen sich die Geschichte der Tariffrage ergiebt, möge hier auch noch des Anhangs: „Die Eisenbahngütertarife" zu der Vorlage des K. Preuß. Herrn Handelsministers vom 17. Januar 1876 an das Haus d. Abg. über die Betriebsergebnisse der Staatseisenbahnen in d. J. 1873 u. 1874 erwähnt werden.

eine Transport-Einrichtung. Für ihre Bemessung der Fracht dürfe nur ihre Transportleistung maßgebend sein. Diese habe sich in erster Linie zu bemessen nach dem Gewicht und dem Umfang der ihr übergebenen Güter, nicht nach deren Werth, der für sie gleichgültig sei. Sie „transportiren Gewichte, nicht Werthe" (als ob eine Waare nur ein Gewicht und keinen Werth hätte, dessen Größe bei der Frage ihrer Transportfähigkeit je nach der Entfernung in Frage kommt!) In zweiter Linie sei bei der Frachtregelung darauf Rücksicht zu nehmen, ob der Versender seine Waare in bedeckten Wagen transportirt haben wolle, welche in der Anschaffung theurer seien, ein größeres todtes Gewicht haben und einen beschränkteren Laderaum gewähren, oder in offenen Wagen, deren Anschaffungspreis und Gewicht kleiner sei und die einen freieren, daher größeren Laderaum darbieten. Die Eisenbahn habe daher in ersteren Wagen einen höheren Anspruch auf Fracht als in letzteren. Endlich aber und hauptsächlich habe derjenige Versender einen Anspruch auf eine billigere Fracht per Ctr., der eine ganze Wagenladung von 100 oder 200 Ctr. liefere oder doch bezahle, als der, welcher nur ein geringeres Gewicht aufgebe oder bezahle, weil der Erstere der Eisenbahn die volle Ausnützung eines Wagens verschaffe und dadurch der Eisenbahn unnöthige Kosten durch Verführung kleinerer Sendungen in nicht gehörig beladenen Wagen erspare. Ueberlassen aber sei es dem Versender, seine in offenen Wagen versandten Güter mit eigenen oder gemietheten Decken gegen die Witterung zu schützen. —Im strictesten Widerspruche mit diesen Grundsätzen aber, nach welchen es in der Fracht keinen Unterschied begründen dürfte, ob eine Eisenbahn Edelsteine oder Steinkohlen transportirt, sondern Alles dem Gewicht nach gehen müßte, hat dasselbe gleichwohl eine Wagenclasse mit einem niederen „Specialtarif" für Erze, Steine, Steinkohlen, Coaks, Salz, Gyps, Kalk, Torf, Brenn- und Bauholz u. s. w., welche es um einen Minimalfrachtsatz befördert.

Um dieses System und die Wirkungen anschaulich zu machen, welche dasselbe haben mußte und muß, erlauben wir uns, die Frachttarife der Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen und auf der von diesen erpachteten Wilhelm-Luxemburg-Bahn hier im Wesentlichen beizufügen.

	Tarif vom August 1871: Fracht per Centner u. Meile:	Tarif vom August 1871: Expeditions-Gebühr per Ctr.	Tarif vom 20. Juli 1874: Fracht per Centner u. Meile:	Tarif vom 20. Juli 1874: Expeditions-Gebühr per Ctr.
Für Eilgut	9,6 Pf.	12 Pf.	das Doppelte der Fracht von Nicht-Eilgut.	
„ Stückgut	3,84 „	9,6 „	4,8 Pf.	12 Pf.
„ Wagen-Classe A (bedeckte Wagen)				
a) für 100 Ctr.	2,88 „	7,2 „	3,2 „	7,2 „
für das 100 Ctr. überschießende Gewicht zusätzlich	1,92 „	2,4 „	—	—
b) für 200 Ctr.	2,40 „	4,8 „	2,4 „	7,2 „
„ Wagen-Classe B (offene Wagen)				
a) für 100 Ctr.	1,92 „	7,2 „	2,48 „	7,2 „
für das 100 Ctr. überschießende Gewicht zusätzlich	0,96 „	2,4 „	—	—
b) für 200 Ctr.	1,44 „	4,8 „	1,80 „	7,2 „
Specialtarif	0,96 „	7,2 „	1,152 „	7,2 „
		bei Entfernungen über 10 Meilen; bei geringeren Entfernungen ist die Expedit.-Gebühr bis auf 4,8 Pf. abgestuft.		(Abstufung der Expeditions-Gebühr, wie früher.)

Ein Versender bezahlt also von einer und derselben Waare auf den Elsaß-Lothringischen Bahnen an Fracht per Meile

	vom Ctr.:
wenn er ein Waarenquantum unter 100 Ctr. aufgibt . .	4,8 Pf.
für eine Ladung von 100 Ctr. in einem bedeckten Wagen .	3,2 Pf.
„ „ „ „ 200 „ „ „ „ „ .	2,40 Pf.
„ „ „ in einem unbedeckten Wagen von 100 Ctr.	2,48 Pf.
„ „ „ „ „ „ „ „ 200 „	1,80 Pf.

Er kann die Waaren auf unbedeckten Wagen bedecken, sie also unversehrt wie die auf bedeckten versenden.

Der kleinere Versender, wenn er seine Waare selbst versenden und dafür den Vortheil der von der Eisenbahn einzuhaltenden Lieferfrist und Garantie gegen Beschädigung der Waare sich verschaffen will, bezahlt also für seine Waare unter 100 Ctr. nicht weniger als 4,8 Pf.

per Ctr. und Meile, während der Spediteur, welcher die Güter der kleinen Sender sammelt, oder der große Versender dieselbe Waare (mit Waaren anderer Eigenthümer) in einem, von ihm bedeckten, Wagen von 200 Ctr. zur Fracht von 1,80 Pf. versendet. Daß diese Einrichtung 1) die großen Versender und 2) die Spediteure (diese unnöthige und daher schon aus diesem Grunde gemeinschädliche Schmarotzerpflanze im Verkehr, deren möglichste Beseitigung nach richtigen Grundsätzen eine der größten und wohlthätigsten Aufgaben der Eisenbahnen wäre) im höchsten Grade begünstigt, muß dem einfachsten Mann in die Augen fallen. Und zwar begünstigt sie diese Bevorrechteten einerseits zum großen Schaden der Eisenbahnkasse (hier der Reichskasse), welche zu Gunsten der Großversender und ganz vorzüglich der Spediteure dadurch um die enormen Beträge verkürzt wird, welche den Großversendern geschenkt werden, und den Spediteuren in die Tasche fallen, und andererseits zum Nachtheil der unschuldigen kleineren Gewerbetreibenden und des größeren Publicums, welche in die Alternative versetzt werden, entweder bei directer Aufgabe ihrer Güter auf die Eisenbahn die hohe Fracht für Versendungen unter 100 Ctr. zu entrichten, oder aber in die Hände der Spediteure zu fallen und ihrer Seits auf die Lieferfristen und die Garantie der Eisenbahn zu verzichten. Der Spediteur muß seine Wagenladungen natürlich je mit einem Frachtbrief an einen Versender aufgeben, da die Empfangsstation nicht zu seinem Diener sich hergeben kann; er spedirt sie also an einen jenseitigen Spediteur. Dies hat zur Folge, daß die Güter im Versendungsorte zuerst zu einem Spediteur gebracht, dann bei diesem zu Quantitäten von 100—200 Centnern für den betreffenden Bestimmungsort mit Zeitverlust gesammelt werden müssen (was an kleinen Orten gar nicht möglich ist, weßhalb die Versender dort die höchste Fracht bezahlen müssen), der Spediteur die Güter auf die Eisenbahn liefern, am Empfangsort ein zweiter Spediteur sie in Empfang nehmen und an die Adressaten beliefern muß. Ein Theil der geringen Wagenladungsfrachtsätze geht also schon auf alle diese zwecklosen Hin- und Hertransporte, Manipulationen und Spesen, und von dem Reste dessen, was die Eisenbahn an Fracht verliert,

sucht der Spediteur natürlich so viel als möglich sich zuzueignen. Das Publicum, einmal in die Hände der Spediteure getrieben, ist aber größtentheils auch gar nicht in der Lage, zu wissen, welche Fracht denn die Eisenbahn bei directer Aufgabe des Gutes berechnet haben würde, und nur eigentliche und geriebene Geschäftsleute sind im Stande, die Spediteure zu controliren und als kaufmännische Kunden mit ihnen zu reden. Wer aber irgend Erfahrung im Speditionswesen hat, weiß, was dies zu bedeuten hat. Abgesehen davon aber ist es doch ganz unzertrennlich von einem System, welches die Spediteure zwischen die Eisenbahnen und das Publikum einschiebt, daß ein beträchtlicher Theil des Frachtunterschieds, welchen die Eisenbahn zu Gunsten der Spediteure verliert, in Selbstkosten der Spediteure und in ihrem Gewinn am Publicum aufgeht. Wer aber so naiv wäre zu glauben, daß die Spediteure, im Gegensatz mit allen Handelsgewohnheiten, so wenig als möglich, nicht so viel als möglich gewinnen wollten, der kennt die allgemeine Natur des Handels und Verkehrs, und die des Speditionswesens insbesondere nicht, und dem würde jeder Kaufmann in's Gesicht lachen.

Die Eisenbahnen in London haben sich daher der Spediteure gänzlich entledigt und dieselben zu Rollwagenführern in ihrem Dienste herabgedrückt, zum größten Vortheil der Eisenbahnen und des Publikums.

Soweit unsere Kenntniß reicht, ist das Elsaß-Lothringen'sche System das für die Eisenbahncasse nachtheiligste und das für das größere Publikum gemeinschädlichste in dieser Hinsicht, welches in irgend einem Lande existirt, so beliebt es auch bei den dadurch Bevorrechteten sein muß, welche davon ihren Vortheil auf Kosten des Reichs und des Publikums ziehen.

Wenn zu Gunsten dieses Systems angeführt wird, daß die Wagen der Wagenladungsclassen vollständiger ausgenützt werden, als die der Stückgüter, welche in Quantitäten unter 100 Ctr. aufgegeben werden, so ist dies zwar natürlich, und zwar um so natürlicher, weil durch dieses System das Publikum zu den Spediteuren und ein großer Theil der von ihm zu versendenden Güter in die Wagenladungen der letzteren künstlich gedrängt wird. Allein, daß dadurch die großen

Verluste der Eisenbahn an Fracht nichts weniger als ausgeglichen werden, dies beweist der geringe Ertrag des Elsaß-Lothringen'schen Bahnnetzes, während das stark bevölkerte, landwirthschaftlich, industriell und in jeder Beziehung so reiche Elsaß-Lothringen einen ungemeinen Verkehr hat.

Wir haben uns bemüht, aus den Jahrsberichten der Generaldirection der Elsaß-Lothringen'schen Bahnen und der Wilhelm-Luxemburger Bahnen uns ein möglichst klares Bild über diesen Ertrag, verglichen mit dem Anlagecapital, zu machen, und geben daraus diejenigen Anhaltspunkte, welche wir darin gefunden haben, so kurz als möglich wieder, wobei wir natürlich nicht alle unwesentlichen Nebenpunkte berühren können, auch Bruchtheile von Thlrn. weglassen, beziehungsweise abrunden.

Im Jahre 1872 *) betrug das Anlagecapital (Erwerbspreis u. s. w.) 98,972,858 Thlr.

Die Reichseisenbahnen gewährten eine Einnahme, einschl. Reste v. Vorjahr, von .	8,399,296 Thlr.
eine Ausgabe, desgl. von	6,319,208 Thlr.
mithin Ueberschuß (jedoch ohne Abzug des Aufwands auf den Pacht und auf die Mehrausgaben der W.-Luxemburgbahn) von . .	2,080,088 Thlr.
was also Procente des Anlagecapitals betragen hätte	2,1 % .

Da jedoch die für die Els.-Lothr. Bahnverwaltung gepachtete W.-Luxemburgbahn zu dem Verkehr der Elsaß-Lothringer Bahn in Ein-, Aus- und Durchfuhr beiträgt, von ihr verwaltet, durch ihren zweckwidrigen Tarif auch in ihrem Ertrag wesentlich geschädigt wird, und da ihr Capital als das einer Pachtbahn nicht mitberechnet ist, so ist immerhin auch zu berücksichtigen, wie sich der Ertrag der beiden mit einander verwalteten Bahnnetze stellt.

*) Bericht über die Verwaltung der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen und Luxemburg im J. 1872 S. 79 u. Anlage XXVII. desselben.

Es ergab sich aber an der W.-Luxemburg Bahn, welche am 2. Sept. 1872 in Verwaltung der Elf.-Lothr. Bahnen überging, ein Verlust der letzteren bis zum Jahresschluß an Pachtgeld und Minder-Ertrag von . . . . 238,431 Thlr.

Nach Abzug dieses Verlustes betrug die Ablieferung der Elf.-Lothr. Bahnen an die Reichshauptcasse noch . . . . 1,841,657 Thlr.
oder Procente des Anlagecapitals . . . . 1,86 %

Im nächsten Jahr 1873 *) war der Ueberschuß der Reichseisenbahnen für sich allein schon noch geringer, nach Abzug der Verluste an der W.-Luxemburger Bahn aber wahrhaft erbärmlich.

Im Jahre 1873 betrugen bei einem Anlage-Capital von 104,700,000 Thlr.

die Betriebs-Einnahmen der Reichseisenbahnen einschließlich der Reste vom Vorjahre	8,875,168 Thlr.
die Betriebs-Ausgaben, desgleichen	7,933,424 Thlr.
der Betriebs-Ueberschuß	941,744 Thlr.
was an Procenten des Anlage-Capitals betrüge .	0,9 %
Da aber von diesem Ueberschuße an Pachten für Bahnen in Elsaß-Lothringen selbst, deren Capital natürlich nicht unter obiger Summe begriffen ist, zu bezahlen war der Betrag von	103,991 Thlr.
so verminderte sich der Rein-Ertrag der Elf.-Loth. Bahnen auf	837,753 Thlr.
oder an Proc. des Anlage-Capitals auf	0,8 %
Außerdem aber erheischte die Deckung der Mehr-Ausgaben der W.-Luxemburger Bahn einen weiteren Aufwand von	317,765 Thlr.
so daß nur übrig blieben	519,987 Thlr.

welche in der Ausgabe in folgende zwei Posten geschieden erscheinen:

*) Desgl. für das J. 1873. S. 83 u. Anlagen VII. und XXI.

an die Reichshauptcasse abgeführt . . .	83,581 Thlr.
für Rechnung derselben als Ueberweisung à conto extraordinäre Bewilligungen vereinnahmt	436,406 Thlr.
zusammen wieder	519,987 Thlr.

Einschließlich der letztgedachten 436,406 Thlr., also angenommen, daß diese „extraordinären Bewilligungen", welche nicht näher erläutert sind, nicht als ein Zuschuß des Reichs zu laufenden Ausgaben zu betrachten seien, sondern daß diese Summe als ein Theil des Rein-Ertrags der Elſ.-Loth. Reichsbahnen anzusehen sein sollte, so betrüge schließlich der Reinertrag der Elsaß-Lothringer und der W.-Luxemburger Bahnen miteinander im J. 1873 von dem Anlage-Capital der ersteren doch nur . . . . 0,4 %

Ob das Herabsinken des Rein-Ertrags der Elſ.-Lothr. Bahnen vom J. 1872 auf das J. 1873, bei übrigens etwas gestiegenen Mehr-Einnahmen im Personen- und Güter-Verkehr, seinen Grund darin gehabt haben dürfte, daß ihr Tarifsystem mehr und mehr den Güter-Versandt in die Hände der Spediteure treiben mußte, und daß von den Güter-Versendungen auf beiden Bahn-Netzen, welche

im J. 1872	81,050,216 Ctr.
im J. 1873 aber	133,158,248 Ctr.

betrugen, die Fracht-Einnahme, welche das Reich bei einem anderen Tarifsystem selbst bezogen hätte, zu einem großen Theil in den Beutel der Spediteure verschwinden mußte, während die Reichs-Eisenbahnen von dem gestiegenen Güterquantum natürlich höhere Betriebs-Ausgaben hatten, dies scheint kaum zu bezweifeln.

Da das Capital der Elsaß-Lothringen'schen Bahnen von 104,7 Millionen Thaler bei dem reichen Verkehr und Transit dieses Landes doch mindestens 4 % Rein-Ertrag hätte gewähren sollen, und mindestens 3½ Millionen Thaler weniger ertrug, welche dem Reiche, als Eigenthümer dieser Bahnen, entgiengen, so war dies jedenfalls ein Geschenk, welches die Reichs-Eisenbahnpolitik den Großversendern und hauptsächlich den Spediteuren in Elsaß-Lothringen machte, und welches

die deutschen Steuerpflichtigen in Matrikularbeiträgen aufbringen mußten. Denn dem Reiche wurde keinerlei Ersatz dafür, wohl aber, wie wir sehen werden, seinen Staaten und Eisenbahnen durch die Concurrenz eines so verderblichen Tarifsystems ein um so größerer weiterer Schaden in ihren Einkünften zugefügt.

Die Ergebnisse des Jahres 1873, in welchem die Reichs-Eisenbahnen in die Reichshauptcasse nur den winzigen Betrag von

83,581 Thlr. 18 Sgr. 4 Pfg.

baar abzuführen im Stande waren, mußten die Aussicht darauf eröffnen, daß bei weiteren Fortschritten des Uebergangs der Transporte in die auf Reichskosten prosperirende Hand der Spediteure die Reichs-Eisenbahnen in die Lage kommen mußten, gar nichts mehr einzutragen, sondern mit Zuschüssen des Reichs ein baares Deficit zu decken und die Unzulänglichkeit der Einnahmen aus den von den Spediteuren vermittelten Transporte mit baarem Geld des Reichs zu bezahlen.

Diese Erwägung dürfte zu der oben, S. 35, von uns in Zahlen gedachten Erhöhung der Elsaß-Lothringen'schen Frachtsätze geführt haben, bei welcher aber nicht nur das verkehrte, die Spediteure und Großversender auf Kosten der Eisenbahn und des Publikums bevorrechtende Tarifsystem beibehalten, sondern in dieser doppelt schädlichen Richtung noch sehr bedeutend verschärft und daher verschlimmert wurde.

Denn während bis zum 20. Juli 1874 per Meile der Einheitsfrachtsatz für Transport unter 100 Ctr. . . . . 3,84 Pf.
der Frachtsatz beim Transport derselben Güter zu 200 Centner in offenen Wägen (wenn auch von dem Spediteur bedeckt) . . . . 1,44 Pf.
die Prämie für den Spediteur also . . . . 2,40 Pf.
betrug,
beträgt jetzt der erste Satz . . . . 4,8 Pf.
der letztere „ . . . . 1,8 Pf.
und ist somit die **Prämie für den Spediteur** auf . . . 3,0 Pf.
per Centner und Meile **erhöht**.

Uebrigens konnten natürlich, trotz dieses Grundfehlers in dem

Tarifsystem der Elsaß-Lothringen'schen Bahnen und — wie wir sehen werden — in der ganzen Reichs-Eisenbahnpolitik hinsichtlich der deutschen Eisenbahntariffrage, die Reichsbahnen vermöge der durchgängigen Erhöhung ihrer Tarifsätze vom 20. Juli 1874 an eine höhere Einnahme gewähren und diese sich in ihrem Jahres-Ertrage von 1874 fühlbar machen.

Zur Vergleichung mit den beiden Vorjahren 1872 und 1873, für welche die betreffenden Jahresberichte nur die Grundlagen einer Rein-Ertragsberechnung mitgetheilt haben, ohne sich auf eine Berechnung ihres Procent-Verhältnisses zum Anlage-Capital einzulassen, geben wir zuerst die entsprechenden Zahlen für 1874.*)

Bei einem Anlage-Capital der Elsaß-Lothringen'schen Bahnen von 109,062,216 Thlr.

betrugen:

die Betriebs-Einnahmen der Reichs-Eisenbahnen, einschließlich der Reste vom Vorjahr, . . .	9,856,555 Thlr.
die Betriebs-Ausgaben, desgleichen	7,548,746 Thlr.
der Betriebs-Ueberschuß hätte somit betragen .	2,307,809 Thlr.
oder Procente des Anlage-Capitals	2,11 %
Da jedoch davon noch abgiengen:	
Pachtbeträge für dem Reiche nicht gehörige Bahnen	225,912 Thlr.
Mehr-Ausgaben bei der W.-Luxemburger Bahn	380,599 Thlr.
zusammen	606,511 Thlr.
so blieben zur Ablieferung an die Reichshauptcasse nur übrig.	1,701,298 Thlr.
was von dem Anlage-Capital nur beträgt	1,56 %
und selbst diese Ablieferungsquote zerfiel:	
in wirklich abgeliefert an die Reichshaupt-Casse	240,014 Thlr.
für Rechnung derselben à conto extraordinäre Bewilligungen vereinnahmte	1,461,284 Thlr.
zusammen wieder	1,701,298 Thlr.

*) Bericht über die Verwaltung der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen und Luxemburg im J. 1874, S. 74, und Anlage VII. und XXI.

Es kommt daher hier wieder darauf an, ob diese Ausgaben von Geldern, welche vom Reiche für extraordinäre Bewilligungen zugeschossen zu sein scheinen, als Zuschuß zu laufenden Bedürfnissen der Eisenbahn-Verwaltung, oder ob sie als Theile des Rein-Ertrages zu betrachten sind, was wir dahin gestellt sein lassen müssen. Sollte die letztere Alternative zu verneinen und daher nur die baare Ablieferung von

240,014 Thlr. = 0,22 %

als wirklicher Rein-Ertrag zu betrachten sein, so wäre eine solche Rente nicht der Rede werth.

Nach diesen, dem amtlichen Berichte (mit Ausnahme der Berechnungen von Procenten) entnommenen Zahlen erscheint, wenn auch dieser letztgedachte Minimalbetrag nicht begründet sein sollte, der effective Reinertrag der Elsaß-Lothringer Reichs- mit deren Pachtbahnen im Reichslande und in Luxemburg — also das Ergebniß des dortigen Tarifsystems — auch im Jahr 1874, in welchem doch vom 20. Juli an die Erhöhung der Tarife wirkte, jedenfalls als ein sehr kleiner.

Da übrigens der amtliche Bericht für 1874 zum erstenmal auch eine Procentberechnung gibt, so theilen wir diese hier unter der Bemerkung mit, daß die Unterschiede derselben von den vorstehenden Ertragssummen darin ihren Grund haben, daß bei letzteren, den diesfälligen Anlagen der Berichte für 1872, 1873 und 1874 entsprechend, die Einnahmen von Resten des Vorjahrs mitgerechnet, dagegen die am Schlusse des Jahres zurückgebliebenen abgerechnet sind, während die nachstehende Berechnung das umgekehrte Verfahren einschlägt. Der amtliche Bericht spricht sich über die Reinertragsverhältnisse in folgender Weise aus:

„Das bis zum Schlusse des Jahres 1876 für die Reichsbahnen „aufgewendete Anlagecapital beträgt, unter Anrechnung der ganzen, „für den Erwerb der Bahn gezahlten Kaufsumme, wie solche in der „Anlage VII. speziell nachgewiesen ist,

109,062,216 Thlr. 4 Sgr. 10 Pf.

„Zieht man nur die Kosten der Anlage und nicht die Kosten des „Erwerbs in Betracht, so ist das Anlagecapital nur auf die Summe „von . . . . 79,468,940 Thlr. 2 Sgr. 11 Pf. „zu veranschlagen.

„Die Solleinnahme der laufenden Verwaltung (incl. der ver-„bliebenen Reste, aber excl. der Reste vom Vorjahre) beträgt für beide „Bahnnetze zusammengerechnet . 11,289,633 Thlr. 26 Sgr. — Pf.

„Die Ausgabe in gleicher „Weise berechnet . . . . . 9,721,348 Thlr. 28 Sgr. 7 Pf.

„mithin der Einnahme-Ueberschuß 1,568,284 Thlr. 27 Sgr. 5 Pf.

„Unter Miteinrechnung der Einnahmen und Ausgaben für die „Wilhelm-Luxemburg-Bahn hat sich daher

„das volle Anlagecapital mit . . . . 1,438 Procent,

„das reducirte mit . . . . 1,973 „

„verzinst.

„Ein richtiges Bild von der Verzinsung des in den Reichs-„eisenbahnen angelegten Capitals kann jedoch nur durch Ausscheidung „der für die Wilhelm-Luxemburg-Bahn geleisteten Zuschüsse gewonnen wer-„den. Zu diesem Zwecke ist die Berechnung folgendermaßen aufzustellen:

„Für die Reichseisenbahnen allein beträgt die Solleinnahme der „laufenden Verwaltung des Jahrs 1874, exl. der Reste aus dem Vor-„jahre, ... 9,737,299 Thlr. 28 Sgr. 8 Pf.

„die Ausgabe, desgl., ... 7,776,469 Thlr. 25 Sgr. 3 Pf.

„mithin der Einnahme-Ueberschuß 1,960,830 Thlr. 3 Sgr. 5 Pf.

„Dieser Summe müssen die „von der Wilhelm-Luxemburg-„Eisenbahn, welche eigenes Be-„triebsmaterial nicht besitzt, ge-„schuldeten Zinsen für die im „Interesse derselben von der Reichs-„eisenbahn beschafften und dem „Anlagecapital eingerechneten Be-„triebsmittel mit *) . . . . 125,483 Thlr. 27 Sgr. 3 Pf.

„hinzugerechnet werden, was einen „Gesammt-Ueberschuß ergiebt von 2,086,314 Thlr. — Sgr. 8 Pf.

*) Welche 125,483 Thlr. 27 Sgr. 3 Pf., wie hienach ersichtlich, die Verwaltung der Elf.-Lothr. Bahn nicht baar erhält, da die W.-Luxemburger Bahn

„Das Anlagecapital hat sich demgemäß verzinst:

„a) das volle mit . . . . 1,918 Procent,

„b) das reducirte mit . . . . 2,625 „

„Die Einnahmen der Wilhelm-Luxemburg-Bahn betragen nach

„dem Soll	1,552,333 Thlr. 27 Sgr. 4 Pf.
„die Ausgaben desgl. *) . .	1,954,879 Thlr. 3 Sgr. 4 Pf.
„mithin die Mehrausgabe	392,545 Thlr. 6 Sgr. — Pf.
„Hierzu müssen noch folgende „Beträge, welche vertragsmäßig „aus den Einnahmen dieser Bahn „erstattet werden sollen, gerechnet „werden:	
„1) der antheilige Zinsenbetrag „für das vorhandene, nicht „à conto Betriebsfonds be- „schaffte Betriebsmaterial „mit	125,483 Thlr. 27 Sgr. 3 Pf.
„2) die Zinsen des für die be- „triebssichere Herstellung „der Wilhelm-Luxemburg- „bahn aufgewendeten Bau- „capitals mit	40,628 Thlr. 20 Sgr. 10 Pf.
„3) der von dem vorstehend be- „zeichneten Baucapital im „Jahre 1874 vertrags- „mäßig zurückzuerstattende „Betrag mit	25,847 Thlr. 10 Sgr. 1 Pf.,
„so daß die Mehrausgabe . .	584,505 Thlr. 4 Sgr. 2 Pf.
„beträgt.	

„Die unter 1—3 aufgeführten Beträge werden indessen bestim-

---

sie nicht erträgt, sondern welche der letzteren blos als unverzinsliche Schuld in ein Schuldbuch, das natürlich nie berichtigt wird, aufgeschrieben werden.

*) Einschließlich des für die W.-Luxemburg-Bahn zu bezahlenden Pachtgeldes im Betrage von 666,666 Thlr. 20 Sgr.

„mungsgemäß nicht durch die Jahresrechnung nachgewiesen, sondern „nur in den Specialabrechnungs-(Schuld-)Conto der Wilhelm-Luxem„burg-Bahn eingetragen.

„Da ferner bei den jährlichen Abrechnungen mit der gedachten „Bahn nur die wirklichen Isteinnahmen und Ausgaben zu Grunde ge„legt werden, so ist das Abrechnungs-Conto nur mit dem Betrage „von 572,559 Thlr. 20 Sgr. 3 Pf. belastet worden.

„Am Schluß des Jahres 1874 *) war das gedachte Abrechnungs„Conto überhaupt mit

„einer unverzinslichen Schuld von .	1,351,414 Thlr.	12 Sgr.	5 Pf.
„und einer verzinslichen von . .	1,018,472 „	20 „	5 Pf.

„belastet. Von letzterer Summe, dem aufgewendeten Baucapital für die betriebliche Herstellung der Bahn, hätten

„ultimo 1873.	10,429 Thlr.	13 Sgr	8 Pf.
„ „ 1874.	25,847 „	10 „	1 „
zus.	36,276 Thlr.	23 Sgr.	9 Pf.

„zurückerstattet werden müssen, was jedoch bei dem Mangel an Ueber„schüssen nicht erfolgen konnte."

Aus den eigenen Worten dieser ganzen amtlichen Darstellung, deren Richtigkeit in den Zahlen gewiß Niemand bezweifeln wird, geht hervor, daß von den verschiedenen Rentabilitätsberechnungen derselben nur diejenige **) den realen Verhältnissen entspricht, welche den Gesammt-Rein-Ertrag der Elsaß-Lothringen'schen und W.-Luxemburger-Bahnen vom Jahre 1834 zu

1,438 Proc.

des vom Reiche ausgelegten Anlage-Capitals berechnet, nnd daß selbst dann, wenn man dieses Capital von 109 Millionen Thlrn. auf die bemerkten Anlagekosten von 79 Millionen Thlrn. reducirt, dieser Rein-Ertrag doch nur auf

*) Also nach 2⅓ Jahren des Betriebs der Wilhelm-Luxemburg-Bahn durch die Verwaltung der Reichsbahnen mit dem dortigen Tarifsystem!

**) Und auch diese nur unter der Voraussetzung, daß die oben, S. 42, gedachten à conto „extraordinäre Bewilligungen" für Rechnung der Reichshauptcasse vereinnahmten 1,461,284 Thlr. als Reinertrag zu betrachten sind.

1,973 Proc.

sich erhöht, daß dagegen die Zurechnung von Zinsen aus Betriebsmitteln, welche die W.-Luxemburger Bahn nicht erträgt, nur einen illusorischen Ertrag der Elsaß-Lothringen'schen Bahnen ergeben kann.

Ueberhaupt sind alle diese Schuld-Aufrechnungen, die nie bezahlt werden können bei dem jetzigen Reichsbahn-Tarifsystem, nur Documente von Verlusten, welche dieses System liefert. Diese Verluste verschuldet aber das verkehrte Tarifsystem auf der W.-Luxemburger Bahn gerade ebenso, wie auf den Elsaß-Lothringenschen Bahnen.

Der amtliche Bericht macht für den geringen Ertrag der Reichseisenbahnen vor Allem die Höhe ihrer eigentlichen Anlagekosten — welche übrigens in anderen Ländern noch viel schwierigere Terrainverhältnisse zu überwinden hatten — die Kosten des Uebergangs aus der früheren französischen Verwaltung in die neue, den anfänglichen Betrieb mit gemiethetem Locomotiven- und Wagenpark, die theuere Heranziehung fremden und Anfangs übermäßig zahlreich erforderlich gewesenen Betriebspersonals, dessen unvermeidlich hohe Gehalte, die niederen Personen- und Gütertarife bis zum Jahre 1874, die Bezahlung eines Pachtgeldes von 5% des Anlagecapitals für die W.-Luxemburgbahn, u. s. w. geltend. Und wenn man in dem, dem Reichstage vorgelegten Etat für das Jahr 1876 einen Generalstab von einem Generaldirector mit 13,500 ℳ Gehalt, 12 (sage zwölf) Eisenbahndirectoren als Mitglieder der Generaldirection mit je 5,700 bis 7,500 ℳ Gehalt, 8 Bau- und Betriebsinspectoren mit je 5,100 bis 6,300 ℳ, 16 Eisenbahnbaumeister mit je 3,600 bis 4,800 ℳ, 1 Telegraphenoberinspector mit 5,400 ℳ, 1 Obermaschinenmeister mit 6,600 ℳ, 7 Maschinenmeister mit 4,050 bis 5,550 ℳ, 6 Güterinspectoren mit 4,500 bis 5,400 ℳ, zusammen mit 278,700 ℳ Gehalten und Gehaltszuschüssen, — von welcher Summe nur 11,400 ℳ für Neubauten berechnet sind — sieht, und den Etat durch seine übrigen Rubriken verfolgt, so findet man für ein Bahnnetz in

Elsaß-Lothringen von	897	Kilometer,
auf der Wilhelm-Luxemburgbahn von . .	170	„
	1,067	Kilometer,

allerdings einen Aufwand, welcher ahnen läßt, mit welcher Sparsamkeit das Reich ein deutsches Bahnnetz betreiben würde.

Der finanzielle Krebsschaden der Reichseisenbahnen liegt aber keineswegs allein darin, daß dieselben nicht im Eigenthum und der Verwaltung des Landes selbst sind, welches dieselben im fühlbarsten Interesse seiner Steuerpflichtigen möglichst wirthschaftlich verwalten würde, sondern in dem ganz verkehrten Güterfrachttarife der Reichsbahnen, welcher einen großen Theil der Frachteinnahmen zum Fenster hinaus den Spediteuren und Großversendern des In- und Auslandes auf Reichskosten in den Schooß wirft.*)

Wie sich der Ertrag des Reichseisenbahnnetzes in Elsaß-Lothringen und Luxemburg unter dem Tarif vom 20. Juli 1874 gestalten wird, muß sich natürlich erst zeigen. Bei der durch denselben noch gesteigerten Prämie für die Spediteure läßt sich zum Voraus nicht bemessen, in wie weit seine höheren Tarifsätze einen höheren Ertrag abwerfen werden. Nach einem Auszug in der Allgemeinen Zeitung vom 16. März 1876 aus einer Nachweisung der Reichseinnahmen in dem „Centralblatt für das Deutsche Reich" betrugen im Jahre 1875 die Einnahmen der Reichseisenbahnen um 2 Millionen ℳ weniger als sie im Etat veranschlagt waren.**)

*) Es fällt uns natürlich nicht ein, — so wenig als irgend Jemand in Deutschland — zu verlangen, daß alle oder auch nur die große Masse der Güter, welche jetzt auf den Elsaß-Lothringischen Bahnen in Wagenladungen transportirt werden, einen einheitlichen hohen Stückgutstarifsatz bezahlen sollten. Dies ist ja nirgends, und bei dem einzigen rationellen, dem Classificationssystem, am Wenigsten der Fall. Aber ein Anderes ist das System der Elsaß-Lothringen'schen Bahnen, mit einziger Ausnahme eines Specialtarifs für die rohesten Gegenstände, wie Steinkohlen, alle Güter, ohne alle Rücksicht auf ihren Werth, je nachdem sie in Quantitäten unter oder über 100 oder 200 Centner aufgegeben und in bedeckten oder offenen Wagen geführt werden, zu Tarifsätzen von 4,8 bis auf 1,8 Pf. per Centner und Kilometer herab zu führen, dadurch die Großversender und die Spediteure auf Kosten der Reichs-Eisenbahnen, d. h. der gesammten Steuerpflichtigen des Deutschen Reichs, zu begünstigen und durch Gleichstellung der Waaren von verschiedenstem Werthe die reel größte Ungleichheit und einen ganz ungenügenden Eisenbahn-Ertrag herbeizuführen.

**) Den vorstehenden, auf die amtlichen Berichte sich gründenden Zahlen-Verhältnissen gegenüber ist es wohl nicht ohne Werth, die Darstellung kennen

Die directen finanziellen Nachtheile, welche das verkehrte Tarifsystem der Elsaß-Lothringen'schen Reichsbahnen für das Reich, und da

zu lernen, welche ein Hauptvertheidiger des Elsaß-Lothringen'schen Tarifsystems über dessen finanzielle Wirkungen giebt, nämlich Herr **Bergmann**, Mitglied der Handelskammer zu Straßburg, der mit Herrn Banquier **Delbrück** in der Enquête zu Berlin die Uebernahme aller Eisenbahnen Deutschlands durch das Reich empfohlen hat, und dem in öffentlichen Blättern ein entscheidender Einfluß auf diesen Plan zugeschrieben worden ist. Derselbe sagt in seiner Schrift: „Zur Enquête „über ein einheitliches Tarifsystem auf den deutschen Eisenbahnen, Berlin 1876," S. 46 u. f.:

„Obgleich der Jahresbericht der Elsaß-Lothringen'schen Reichs-Eisenbahnen „für 1874 im Augenblick noch im Drucke ist, bin ich doch im Stande gewesen, „davon Einsicht zu nehmen, und trete heute entschieden der mannigfach geäu„ßerten, irrigen Behauptung entgegen, daß mit Annahme des natürlichen Systems, „die Rentabilität einer in normalen Zuständen sich befindenden Bahn gefährdet „werden könnte."

Nachdem die Schrift hierauf im Wesentlichen die oben erwähnten Gründe des amtlichen Berichts für einen wenig günstigen Ertrag der Elsaß-Lothringenschen und Wilhelm-Luxemburg-Bahnen geltend gemacht und unter Anderem gesagt hat, „mehr als ein Drittheil sämmtlicher Bahnstrecken und Zweigbahnen seien „kostspielig gebaut und rentiren schlecht", fährt er fort:

„Wenn nun unerachtet aller dieser erschwerenden Umstände die Ergebnisse „derart sind, daß, während eine vorzüglich gelegene Bahn, wie die Frankfurt-Bebraer, „im Jahre 1874 $0{,}36$ % abwirft und die meisten Privat- und Staatsbahnen ab„nehmende, dagegen die Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen stets steigende Resul„tate erzielten, wie z. B. im Jahre 1874 auf den zusammen 350 Kilometer langen

„**Hauptlinien** eine Verzinsung des vollen Capitals von	$2{,}57$ %
„und des reducirten von	$3{,}31$ %
„gegen circa 1% im Jahre 1873" (von diesen Bahnstrecken?)	
„auf den **bestrentirenden** Strecken	$4{,}63$ %
„beziehungsweise	$6{,}28$ %
„auf der Strecke Straßburg-Basel 143 Kilometer	$3{,}10$ %
„beziehungsweise	$4{,}22$ %;

„wenn außerdem, trotz des in letzter Zeit überall, und natürlicherweise „auch in Elsaß-Lothringen, sich fühlbar machenden Niedergangs von Handel und „Industrie die Einnahmen bis Ende Juli 1875 einen Mehrertrag von 1,700,000 ℳ „gegen die correspondirende Epoche von 1874 ausweisen, daher für dieses Jahr „schon eine höhere Rente so zu sagen sicher ist, obwohl die Reichsbahnen von der „zugestandenen **Erhöhung** von 20% durchschnittlich nur 17% verwendet haben, „**also eine Ermäßigung der Tarife für Industrie und Handel in** „**Aussicht gestellt ist**" (contradictio in adjecto!);

das Geldbedürfniß des Reiches von der deutschen Nation in den Reichssteuern und von den deutschen Einzelstaaten durch die Matricu-

„wenn durch fortgesetzte Ersparnisse, durch Vereinfachung des Dienstes „dieser Sachbestand sich noch verbessert, so kann man mit Zuversicht und gewis- „senhaft behaupten, daß das natürliche Tarifirungssystem sich auf den „Reichs-Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen unter ganz abnormen „Verhältnissen bewährt hat, und daß, wenn die frühere Rente eine ge- „ringe war, dies nicht an dem Systeme, sondern entschieden an den ungün- „stigen Umständen lag."

Damit also, daß der Ertrag von 530 Kilometern der besten Bahnstrecken, welche aus dem Netze von 1,067 Kilometern herausgerissen werden, der angegebene sei, soll bewiesen werden, daß das Elsaß-Lothringen'sche Tarifsystem sich finanziell bewährt habe! So könnte der Ertrag jedes größern Bahn-Netzes fictiv hinaufgeschraubt werden, wobei sich dann aber ergeben würde, daß die guten Bahnstrecken deutscher Staaten mit viel geringerem Verkehr, als ihn Elsaß-Lothringen besitzt, aber mit einem rationelleren Tarifsystem, das Mehrfache der Elsaß-Lothringen'schen Hauptbahnen per Kilometer ertragen.

Eine Vertheidigung, welche zu solchen Mitteln der Beweisführung ihre Zuflucht nehmen muß, wie die Bergmann'sche Schrift, verurtheilt sich selbst.

Wir könnten diesen Beweis durch diese ganze Vertheidigungsschrift durchführen, z. B. hinsichtlich der ganz haltlosen Weise, in welcher sie die zum größten Nachtheile der Eisenbahn und des Publikums eingeführte Begünstigung des Zwischentritts von Spediteuren zwischen die Eisenbahn und die Waaren-Versender und Empfänger zu beschönigen sucht.

Sie nennt unter Anderem den Spediteur einen „Vermittler, der dem „Publikum seine Bereitwilligkeit erklärt, das Stückgut so schleunig als die Eisen- „bahn zu befördern", während dies nach der Natur der Sache gar nicht möglich, vielmehr der Transport der Güter zum Spediteur, das Ansammeln derselben bei diesem zu Wagenladungen, der Transport der letzteren zur Eisenbahn, wo der Spediteur keiner schnelleren Lieferfrist genießt, als das direct aufgebende Publicum (und eine solche weitere Bevorrechtung des Spediteurs fehlte allein noch!) die Versendung der Güter durch das von dem Elsaß-Lothringen'schen Tarifsystem erzwungene Einschieben des Schmarotzergewerbes der Spedition nothwendig verlangsamert, dem Publicum die Gewähr der Liefer- und Haftpflicht durch die Eisenbahn entzieht, und es damit an den Spediteur verweist, gegen den es ihm in der Regel an einem vertragsmäßigen Anspruch fehlen wird, so daß das Publicum rechtlos sein wird! Das ganze Elsaß-Lothringen'sche Tarifsystem wirkt nothwendig dahin, das Publikum mit dem Eisentransport in die Hände der Speditionsgeschäfte — aus welchen die Eisenbahnen als öffentliche Verkehrsanstalten das Publikum gänzlich befreien sollten — zu bringen, während die

larbeiträge gedeckt werden muß, für ganz Deutschland hat, werden jedoch noch weit überboten durch die indirecten Nachtheile für die deutschen Eisenbahnen und für die bei letzteren betheiligten deutschen Staaten, welche aus dem Elsaß-Lothringenschen Tarifsystem und aus seiner hartnäckigen Festhaltung durch die Reichseisenbahnpolitik sich ergeben haben und fortwährend mehr und mehr ergeben und über Deutschland sich ausbreiten.

Die eine dieser verderblichen Wirkungen äußerte sich dadurch, daß mehrere durch das Elsaß-Lothringen'sche System zunächst nachtheilig concurrenzirten deutschen Eisenbahnnetze, und zwar als eines der am Ersten und am Schwersten dadurch geschädigten, zunächst das von Baden, durch diese Concurrenz genöthigt wurden, das Elsaß-Lothringer System anzunehmen, wenn sie auch die ärgsten Nachtheile desselben, namentlich seine excessive Begünstigung der Spedition durch Modificationen des Systems zu mildern und dasselbe auch durch höhere als die damaligen elsaß-lothringenschen Tarifsätze für sich finanziell weniger verderblich zu machen suchten, da sie den Verlust nicht auf die Steuerpflichtigen des Reichs überwälzen konnten.*) Wir werden auf diese und die weiteren ähnlichen Benachtheiligungen anderer deutschen Staaten und Eisenbahnen und auf die bestimmten Verlangen der badischen Regierung und beinahe aller vernommenen Vertreter deutscher anderer Eisenbahneigenthümer, daß das Elsaß-Lothringen'sche System aufzuheben sei, zurückkommen.

Eine andere, in noch viel weiteren Umkreisen Deutschlands verderblich um sich greifende Wirkung des elsaß-lothringischen Tarifsystems ist aber die der Verbandsysteme seiner Art, mit welcher dasselbe das deutsche Eisenbahntarifwesen auf die größten Entfernungen schädigt und verwirrt, und die Transporte von ihren directen und natürlichen

---

Eisenbahnen bei directer Aufgabe der Güter dem Publicum die Einhaltung der Lieferfristen und die unbeschädigte Ablieferung der Güter direct gewährleisten.

Die übrigen Verkehrtheiten des Elsaß-Lothringen'schen Systems werden wir in dem Nachfolgenden noch des Näheren erörtern.

*) S. z. B. die Jahresberichte des Großh. bad. Handels-Minist. für 1873, S. 85 u. f. und für 1874, S. 59 u. f.

Routen auf die widernatürlichsten Umwege über Elsaß-Lothringen ablenkt.

Schon die französische Ostbahngesellschaft, welche im Wesentlichen im Besitze der jetzigen Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und Pächterin der Wilhelm-Luxemburgbahn war, hatte gesucht, die deutschen Eisenbahnen zu concurrenziren. Sie hatte dies im Wesentlichen insoferne zu bewirken gesucht, als sie den Verkehr aus und nach den französischen und belgischen Häfen und den Transitverkehr auf dem linken Rheinufer nach und aus der Schweiz, den letzteren in Mitbewerbung zunächst mit den badischen Bahnen, begünstigte.

Nachdem jedoch die Elsaß-Lothringenschen Bahnen und die Wilhelm-Luxemburger Bahn in die Verwaltung des deutschen Reichs übergegangen waren, so fiel zwar natürlich die Rücksicht auf die französischen Häfen weg, dagegen wurde nun ein System der Concurrenzirung der deutschen Eisenbahnen durch ein fächerförmig von Elsaß-Lothringen einerseits über die Linien von und nach den belgischen, holländischen und den deutschen Nordseehäfen und von und nach Norddeutschland bis nach Schlesien u. s. w. hinein sich ausbreitendes System von Verbandstarifen ausgebreitet, welchem das Elsaß-Lothringensche Tarifsystem mehr oder weniger zu Grunde liegt, und welches die Güter von ihren nächsten und kürzesten natürlichen Eisenbahnrouten in Deutschland zum größten Nachtheil der deutschen Bahnen auf eine ganz unnatürliche Weise über Straßburg leitet.

Als einzelne, aber bezeichnende Beispiele hiefür wollen wir nur anführen, daß Spiritusse von Halle nach dem Nordosten von Württemberg nicht mehr auf dem directen Wege bezogen werden können, sondern wohlfeiler über Straßburg mit einem großen Umweg in einem spitzen Winkel bezogen werden, und daß die Fracht russischer in Hamburg rectificirter Spiritusse über Elsaß-Lothringen nach Basel laut einer Beschwerde bei dem K. Sächs. Finanz-Ministerium*) von 200 Ctrn. auf 304 Mark steht, während sie von Leipzig nach Basel 315 Mark 48 Pf. für deutschen Spiritus betrug.

*) Abgedruckt in Th. Petermann, Eisenbahnbesitz und Eisenbahntransportgesetz. Dresden 1876, S. 26 u. f. mit dem darauf ergangenen Erlaß des K. S. Fin.-Minist. v. 15. Januar 1876.

Die elsaß-lothringer Verbandstarife haben dreierlei schädliche Wirkungen auf das deutsche Eisenbahnwesen: 1) bringen sie den Eisenbahnen, auf welchen sie sich erstrecken, ein dem Tarifsystem der letzteren ganz heterogenes System für den Verbandsverkehr auf, welches das ganze seitherige bessere deutsche Eisenbahntarifsystem durchbricht und in Verwirrung brachte; 2) haben sie durch die geringen Frachtsätze des Systems, namentlich in unbedeckten Wagenladungen, die eben berührten unnatürlichsten Verkehrsableitungen zur Folge und entziehen dadurch nicht nur ihren Nachbarn ihren seitherigen Verbandsverkehr, sondern auch auf weite Entfernung in Deutschland den directesten Linien den ihnen gebührenden Verkehr, und 3) untergraben sie so die Haltbarkeit der besseren Tarifsysteme anderer deutscher Länder und Eisenbahnen auch in deren internem Verkehr, und schaden durch alles Vorstehende in weitem Umfang den deutschen Eisenbahnen durch die Einwirkungen und die Concurrenz eines Systems, dessen geringer Ertrag für Elsaß-Lothringen auf Reichskosten geht.

Wir können die Wirkung dieser elsaß-lothringenschen Verbandstarife nicht besser bezeichnen als mit den Worten zweier amtlichen Aeußerungen darüber:

In dem auf die vorgedachte Beschwerde ergangenen Erlasse des K. Sächs. Finanzministeriums vom 15. Januar 1876 (a. a. O., S. 29) ist gesagt:

„Diese Verhältnisse haben nun allerdings dadurch nach verschiede„nen Richtungen hin eine wesentliche Aenderung erlitten, daß, wie be„reits oben bemerkt, auf den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen „ein von dem in Deutschland bestehenden Tarifsysteme völlig abwei„chendes, das sog. Gewichts- und Wagenraumsystem, eingeführt worden „ist. Hiedurch wurden verschiedene größere Verbände anderer Bahnen, „um nicht den ihnen naturgemäß zukommenden Verkehr zu verlieren, „genöthigt, für gewisse Plätze, auf welche die Concurrenz der Elsaß„Lothringenschen Eisenbahnen einwirkt, Ausnahmetarife unter Zugrunde„legung eben dieses neu eingeführten Systems zu bilden. Diese Aus„nahmetarife haben sich nun zwar *sehr bald nach vielen Seiten* „*hin als nachtheilig erwiesen*, und die *betheiligten* Eisen-

„bahnverwaltungen haben daher mehrfach Versuche ge„macht, dieselben durch Kündigung der ihnen zu Grunde „liegenden Verträge zu beseitigen. Das Reichseisenbahn„amt ist jedoch diesen Kündigungen anfänglich bestimmt ent„gegengetreten, und hat später dieselben nur unter der Voraus„setzung gestattet, daß die bestehenden niedrigen Frachtsätze zwischen „den Endpunkten in Folge der Kündigung nicht erhöht würden.*)“

Der Jahres-Bericht des Gr. Badischen Handels-Ministeriums für 1874 (S. 61) aber sagt darüber:

„Das Elsaß-Lothringensche System gelangte am 1. November „1873 im internen Verkehre Badens zur Einführung und blieb „mit den am 1. August 1874 realisirten Verbesserungen während „des ganzen Jahres 1874 in Geltung, in welcher es sich auch jetzt „noch befindet. Da nun bekanntlich die directen Tarife zusammenge„setzt sind aus den Sätzen der internen Tarife, und da ein Zusam„menstoß dieser eine Gleichartigkeit der Systeme voraussetzt, so be„gegnete man in dem Bestreben, unsere internen Sätze in die directen „Tarife einzufügen, großen Schwierigkeiten. Die Unterstellung, daß „das Elsäßische System, getragen durch die öffentliche Meinung und „die Empfehlung der obersten Reichsbehörden, weitere Verbreitung „finden, und die so wünschenswerthe Vereinfachung in den directen „Tarifen anbahnen werde, erwies sich als eine vollkommen trügerische. „Nicht blos Seitens der Eisenbahnen, sondern selbst aus Kreisen des „Handels und der Industrie entwickelte sich eine Opposition gegen das soge„nannte natürliche System, welche durch die Reichsbehörden nicht bewäl„tigt werden konnte, und nun das Uebel der Tarifverwirrung bis zum „Uebermaß steigerte. Ganz besonders nachtheilige Wirkungen erzeugte

*) Was natürlich in der Wirkung aufs Gleiche herausgekommen wäre, da die Tarifsätze mit ihren Bedingungen, und damit das Elsaß-Lothringensche System, in diesen Verkehren mit den obenerwähnten dreierlei nachtheiligen, verwirrenden und unnatürlichen Folgen auf diese Weise so wie so forterhalten worden wären, wie denn überhaupt das fortwährende starre Beharren von Reichswegen auf Fortbestand des Elsaß-Lothringenschen Systems jede einheitliche und rationelle Regelung des Eisenbahntarifwesens in Deutschland bis jetzt verhindert hat.

„dieser Kampf der streitigen Systeme für unser Land (Baden). Nach „Einführung des Wagenraum-Systems in Elsaß und Lothringen war „es der Eisenbahn-Verwaltung dortselbst gelungen, in ihren Verkehren „mit Belgien, Holland, Nordwest- und Mittel-Deutschland directe Tarife „mit der Grundlage dieses Systemes zu vereinbaren. Durch diese „Tarife wurden die Frachten der auf der Waarenclassification be- „ruhenden Tarife in den Hauptgattungen der Wagenladungsgüter „unterboten, und zwar namentlich deßhalb, weil nunmehr die am „meisten in Betracht kommenden Güter in offenen Wagen, also zu den „niedersten Taxen der normalen Classen befördert werden konnten.*) „Die Badische Verwaltung, wie keine andere durch die Elsaß-Bahnen „concurrenzirt, mußte nun Bedacht darauf nehmen, auf derselben Grund- „lage wie jene ihre directen Tarife zu bilden; es war dies eines der „Hauptmotive, welche sie zur Annahme des Wagenraum-Systems ver- „anlaßt hatten. Inzwischen hatte sich aber die Situation geändert, „und als die Badische Verwaltung, sich stützend auf die in den Ver- „bänden geltenden Grundsätze, Gleichstellung ihrer concurrenzirten „Routen mit den Elsäßischen Bahnen begehrte, wurde diese Gleich- „stellung nicht blos von den betheiligten Privatbahnen, sondern selbst „von den Preußischen Staatsbahnen verweigert. Alle Bemühungen „der Gr. Badischen Eisenbahn-Verwaltung blieben ohne Ergebniß, und „nicht einmal soviel konnte erreicht werden, daß die Bahnen, nachdem „sie inzwischen die directen Tarife mit Elsaß gekündigt hatten, in Er- „füllung ihrer nach den Verbandsgrundsätzen gegenüber der Badischen „Verwaltung bestehenden Pflicht die Kündigung aufrecht erhielten. **)

*) Dies ist in der That der Nerv des, wie von einem Spediteur zum finanziellen Ruin der Eisenbahnen und zur Eintreibung des Publicums in den Pferch der Spediteure Behufs seiner Wollschur durch diese letzteren erfundenen, Elsaß-Lothringen'schen Tarifssystems. Wenn man darauf studirt hätte, die Vortheile der Eisenbahnen möglichst in unberechtigte Hände zu bringen, und durch seine Concurrenz mit anderen rationelleren Systemen die nach richtigeren Grundsätzen verwalteten Eisenbahnen zu verwirren und zu schädigen, so hätte man das Elsaß-Lothringen'sche Tarif-System erfinden müssen.

**) S. oben, S. 53, in dem Erlaße des K. Sächs. Finanz-Ministeriums den, übrigens auch sonst bekannten, Grund dieser Aufrechterhaltung, nämlich die

„Hatten die Seitens des Reiches gepflogenen Verhandlungen über ein „gemeinschaftliches Tarifsystem den mit uns im Verkehr stehenden Bahnen „zum Grunde gedient, um unser Verlangen gleicher Behandlung mit „unsern Concurrenten zur Zeit abzulehnen, so mußten nun dieselben „Vorgänge sofort wieder das Motiv für die Weigerung abgeben, diese „Gleichstellung durch Aufkündigung der Elsäßer Tarife herbeizuführen. „Nur für unsere Stationen Basel und Kehl gelang es, die Straß„burger, bezw. Basler Raumtarife zu erhalten, im Uebrigen blieb „dieses System auf unsern internen Tarif beschränkt."

Wir sollten meinen, daß das seither über die zweckwidrige Natur des Elf.-Lothr. Eisenbahntarifsystems und über die schädlichen Wirkungen seiner Ausläufer und seiner über einen großen Theil von Deutschland in unnatürlichster Weise sich ausbreitenden Concurrenz mit den Beweisen in der Hand Beigebrachte unbefangene Leser schon einen ziemlichen Einblick in diese Hauptquelle der Tarifverwirrung im deutschen Eisenbahnwesen gewährt haben dürfte. Wir glauben aber gleichwohl — da die Tariffrage als ein Hauptmotiv dafür vorgebracht zu werden pflegt, daß das Reich sich in den Besitz der deutschen Eisenbahnen setze — auch die übrigen Seiten dieser Frage nicht unbeleuchtet lassen zu sollen. Wir werden auch bei diesen die Elsaß-Lothringer Bahnen in der Hand der Reichseisenbahnpolitik bis jetzt stets als das Hinderniß jedes befriedigenden Uebereinkommens der deutschen Eisenbahnverwaltungen über diesen Gegenstand finden.

Die sog. Tariffrage der Eisenbahnen war, wie wir oben (S. 30 u. f.) an einer kleinen geschichtlichen Skizze in der Zeitung des V. d. deutschen Eisenbahn-Verwaltungen gezeigt haben, im Jahre 1868 aus eigener Initiative dieses Vereins, welcher die deutschen, österreichischen und einige fremden Eisenbahnen umfaßt, im Schooße desselben in Anregung gekommen. Sie führte vorerst zu einem im Wesentlichen übereinstimmenden Tarifsclassificationssystem der norddeutschen Bahnen und in der Frankfurter Generalversammlung des Vereins deutscher,

---

Einsprache Seitens des Reichs-Eisenbahn-Amtes gegen eine Kündigung dieser Elsaß-Lothringen'schen Verbände, bezw. gegen eine Aufhebung ihrer Tarife.

österreichischer 2c. Eisenbahnen auf Grund eines ausgezeichneten Commissions-Gutachtens zur Annahme des Entwurfes eines solchen gemeinschaftlichen Classificationssystems; dieses scheiterte aber, wie oben bemerkt, an dem Widerspruche der Reichsbahnen und der preußischen Regierung, welche ein auf das Elsaß-Lothringen'sche System gebautes System wollten, von welcher letzteren Einsprache man — da dieselbe nicht im Interesse der preußischen Staatsbahnen liegen konnte — wohl ohne die Gefahr wesentlichen Irrthums die Reichseisenbahnpolitik als Quelle wird vermuthen dürfen.

Zu bemerken ist hier, daß weder damals noch später, sei es Seitens des Vereins der deutschen Eisenbahnen, sei es Seitens der Reichsorgane, eine Meinungsverschiedenheit darüber verlautet hat, daß die Regelung der Einheitssätze für die Frachttarife weder Gegenstand von Festsetzungen durch den Verein von Eisenbahnen, noch von Beschlüssen der Reichsbehörden sein könne, sowohl im Hinblick auf die Verschiedenheit der Bau- und anderen Verhältnisse der Eisenbahnen, und mit Rücksicht auf die mannigfaltigen Verkehrsbedürfnisse, als auch weil die Reichsverfassung den Reichsorganen zwar eine Hinwirkung, aber keine Befugniß zu autoritativer Festsetzung von Bestimmungen über die von ihr in dieser Hinsicht speciell getroffenen hinaus gewähre. Erst in der Harzburger Conferenz deutscher Eisenbahnverwaltungen und in der Enquete von 1875 scheint die Festsetzung von Maximalsätzen zur Sprache gekommen zu sein, welche aber der Reichsverfassung und der Verschiedenheit der Verhältnisse nicht entsprechen könnte. Ohnehin ist aber von keiner Seite je die Befugniß der Eisenbahnverwaltungen zu Tarifermäßigungen bezweifelt worden. Uebrigens wäre, selbst wenn alle deutsche Eisenbahnen an das Reich übergehen würden, eine Einheit der Tarifsätze durch ganz Deutschland eine Sache der Unmöglichkeit. Denn die Concurrenz der Wasserstraßen: zur See, auf Flüssen und Canälen, die Concurrenz der ausländischen Bahnen, die Mannigfaltigkeit der Boden-Erzeugnisse, landwirthschaftlichen, Gewerbs- und Handelsverhältnisse, der volkswirthschaftlichen und Verbrauchs-Bedürfnisse würden eine solche Uniformität unmöglich machen.

Bei allen bisherigen Tarifsberathungen waren daher, soweit uns

bekannt, nicht sowohl die Einheitsfrachtsätze, als das Verhältniß der Tarifsclassen zu einander — sei es im Sinne des Classifications-, sei es in dem des Elsäßer Gewichts- und Raumsystems — der formelle Gegenstand der Erörterung, wenn schon jedes solches System erst durch die Einheitsfrachtsätze seine volle praktische Bedeutung erlangt, und daher bei jeder Begutachtung der formellen Tarifseintheilung und des Verhältnisses ihrer Classen eine Exemplification der Einheitssätze als Probe und Maßstab ihrer Wirkung zu dienen pflegt.

Wir halten diese Bemerkungen für wesentlich, weil sie in der Natur der Sache wurzeln, und weil so Manche, welche weder die ganz verschiedenen natürlichen Bedingungen des Baues und Betriebs der Eisenbahnen unter den allerverschiedensten Terrain-, Betriebs- und Verkehrsverhältnissen, noch die äußerste Verschiedenheit der Transportgegenstände und ihrer Verkehrsbedingungen ins Auge fassen und daher von einem einfachen und gleichen Gütertarif für ein so ansgedehntes Reich von Deutschland träumen, von welchem das eine Land an der Ost- oder Nordsee, ein anderes am Rhein, der Elbe, Oder, Weichsel oder Donau, ein drittes in den Alpen- oder in andern Gebirgsgegenden liegt, und jedes seine ganz andern volkswirthschaftlichen Verhältnisse hat.

Dies ist auch einer der vielen Gründe, warum das Elsaß-Lothringer Eisenbahntarifsystem nicht den Namen des „natürlichen", sondern den eines ganz unnatürlichen verdient.

Die Eisenbahnen sind nicht — wie die Vertheidiger des Elsaß-Lothringen'schen Tarifsystems sagen — was die Chausseen waren, noch sind sie mit den Frachtfuhrleuten auf eine Linie zu stellen.

Auch die Frachtfuhrleute haben nichts weniger als einen gleichförmigen und bleibenden Tarif gehabt, sondern die Frachten haben je nach den Waarengattungen, den Terrainverhältnissen, der Concurrenz von Fuhrleuten, den Preisen der Pferdefütterung und des Unterhalts der Fuhrleute, und je nach der Eigenschaft und kaufmännischen Gewandtheit des Versenders als Kunden, sowie ganz besonders auch nach den Rückfrachten, auf welche die Fuhrleute rechnen oder hoffen konnten, unendlich differirt. Ein Frachtfuhrmann für Kaufmannsgüter hat große Unterschiede in der Fracht der Güter je nach ihrem Werthe,

der eine höhere oder geringere Fracht ertrug und den er zu verantworten hatte, der Wegbeschaffenheit und Strecke, der Concurrenz von Wasserstraßen u. s. w. gemacht. Er hat für Güter, deren Werth einen Transport auf lange Strecken nur bei mäßiger Fracht austrug, mit sich reden lassen, und es haben eigene, wenn ich so sagen darf, weniger vornehme, zahlreiche Fuhrleute mit viel bescheideneren Ansprüchen für die regelmäßige Verführung solcher Güter sich gebildet. Ordinäre Güter aber wie Steine, Brenn- und Bauholz, Salz, Steinkohlen rc. hat der Frachtfuhrmann, der in seinem Kütschchen fuhr und seine Frachtwägen durch Knechte führen ließ, ohnehin gar nicht verführt; diese sind von Bauern in den Zeiten, wo ihre Pferde unbeschäftigt waren, zu Minimalfrachten oder als Gegenstände ihres Handels verführt worden. Von nur allzuvielen Spediteuren aber wurden besonders die ärmeren und Gelegenheits-Fuhrleute, Bauern u. s. w. regelmäßig und gewerbsmäßig, so zu sagen lebendig geschunden, so daß an diesen armen Fuhrleuten und ihren Pferden kaum Haut und Knochen zusammenhielten. Uebrigens hat ein sehr großer Theil der Transporte gar nicht zu Lande geschehen, sondern nur auf Wasserstraßen nach größeren Entfernungen überhaupt oder mit Vortheil bewirkt werden können. Ein einheitlicher Wagenraum- und Gewichts-Frachttarif auf Chausseen, an welchen die Vertheidiger des Elsaß-Lothringer Systems als Vorbild ihres Eisenbahn-Systems glauben zu machen suchen, hat daher niemals bestanden, vielmehr konnte es aus den allerverschiedensten Gründen gar nichts Mannigfaltigeres und Wechselnderes als die Fuhrmannsfrachten auf Chausseen geben. Gerade diese Chancen waren das Elysium der Spediteure.

Allein, ganz abgesehen von jenem Phantasiegebilde, haben die Eisenbahnen ja eine ganz andere Natur als die Chausseen und die Fuhrleute auf diesen. Sie machen die wohlfeilsten Erzeugnisse auf sehr große Entfernungen verführbar, an die man früher nur für den Wassertransport, und auch für letzteren seiner geringeren Geschwindigkeit wegen zum Theil nicht, denken konnte. Aber sie können nicht jede Waare zu einem und demselben kleinen Frachtsatze führen, und dies ist auch gar nicht nöthig, noch eine rationelle und berechtigte Forderung.

Um die wohlfeilen Güter auf die möglichst großen Entfernungen gegen die hiezu erforderliche billigste Fracht verführen zu können, müssen die Eisenbahnen nach dem Werthe der Waaren ihre Frachtsätze abstufen; sie müssen also ein Classificationssystem haben. Dieß „unnatürlich“ und das Gegentheil „natürlich“ finden zu wollen, heißt die Natur der Dinge verkennen. Mit dem gleichen Rechte könnte man einen Gewicht- und Wagenraumtarif für den Personentransport verlangen. Ein Mensch wägt 1 bis 2 Centner. Wem ist es je eingefallen zu verlangen, man soll ihn nach dem Gewicht und Raum, den er einnimmt, auf der Eisenbahn wie etwa 1 bis 2 Ctr. Waare verführen? Er zahlt von Süddeutschland nach Berlin, je nach der Entfernung und der Wagenclasse 40—80 ℳ, oder 20—40 ℳ per Centner. Soll man ihn nach dem Gewicht tarifiren zu 5—6 ℳ per Ctr.? oder als sperriges Gut zum 1½ bis 2fachen dieses Betrages oder nach so und so viel Kubikmeter Raum? Soll man die Classification nach den verschiedenen Wagenclassen des Personentransports aufheben und nur nach Wagenraum und Gewicht der Personen die Fahrgelder erheben?

Nur ein Classificationssystem für Güter ist daher vernünftig und gerecht, und die Classification, sowie die Einheitssätze dabei müssen sich auch nach den geographischen und anderen Verhältnissen modificiren lassen. Bauholz z. B., das über Gebirgsbahnen an einen nahen Fluß zum Verflößen von da an gebracht wird, erträgt nicht nur, sondern schuldet auch einen höheren Frachtsatz per Kilometer, als solches Holz, das auf einer ebenen Bahn vielleicht 100 Meilen zu einem Seehafen zurückzulegen hat. Eisen von Rheinland-Westphalen nach Süddeutschland verführt erträgt eine höhere Fracht als die gleiche Waare nach Bremen oder Hamburg, nach Hannover, Magdeburg und Berlin in Concurrenz mit dem englischen Eisen geliefert. Ebenso verhält es sich mit dem schlesischen Eisen. Desgleichen mit Kohlen. Ebenso mit Salz von Staßfurt aus in Mitbewerbung mit dem englischen, portugiesischen u. s. w., das von deutschen Seehäfen aus ins Innere der deutschen Nord- und Ostsee-Provinzen bringt. Eine Gerberstadt, wie wir deren welche in Württemberg haben, welche große

Mengen von Loh' aus Frankreich von weiter Entfernung her beziehen muß, kann dafür per Kilometer nicht die Fracht bezahlen, wie sie ein Gerber in Heidelberg aus den Schälwaldungen des Odenwaldes bezahlt. Und so durch tausend und abertausende der verschiedensten volkswirthschaftlichen Verhältnisse.

Große Städte wie Berlin, Breslau, München, Hannover, Frankfurt ꝛc., Fabrik- und Gewerbsstädte durch ganz Deutschland bedürfen der Stein- und Braunkohlen, des Torfs, der Steine und Backsteine — der einen auf lange, der andern auf kurze Entfernungen; der einen in Concurrenz der Eisenbahnen mit Wasserfracht, der andern ohne solche. Und so ist es mit Gyps, mit Getreide, mit Vieh, mit Milch, mit Butter und Schmalz u. s. w. auf den verschiedensten deutschen Verkehrslinien von größtem Werth für Producenten und Consumenten, daß große Entfernungen mit kleineren concurriren können. Hier müssen daher die Frachten nach Bedürfniß sich modificiren. Und so in den verschiedensten Waaren, Bezugs- und Versandt-Verhältnissen.

Es war daher gesunde Vernunft und practisches Verständniß der deutschen wie der französischen, der englischen und der Eisenbahnverwaltungen aller Länder, die Waaren nach ihrem Werth zu classificiren und je nach dem Bedürfniß, der Möglichkeit ihres Absatzes auf große Strecken — z. B. der Steinkohlen nach London in Concurrenz mit der Küstenschifffahrt — die Tarife für die einzelnen Herkünfte und Linien, Waarengattungen und Werthe zu bestimmen und mit sich reden zu lassen. Es war den Elsaß-Lothringenschen Bahnen — und möge es uns die Reichseisenbahnpolitik verzeihen — der Reichseisenbahnpolitik vorbehalten, ein so durchaus natürliches, unentbehrliches und daher vernünftiges System wie das Classificationssystem unnatürlich zu finden, und ein System des rücksichtslosen Gewichts- und Raumsystems für alle Güter, Herkünfte und Bestimmungen als das „natürliche" zu proclamiren.

Freilich hat dieselbe Politik diesen Grundsatz nichts weniger als consequent befolgt: sie sah sich theils genöthigt, theils fand sie es ihrem Interesse veranlaßt, in flagrantem Widerspruch mit der Gewichts- und Wagenraumtheorie:

1) durch die Abstufungen in der Fracht der gleichen Waare von 250 zu 100 Procent der Frachteinheit, je nach dem Quantum und der Verführung in bedeckten oder unbedeckten Wagen;
2) durch eine Specialclasse für Kohlen u. dgl.;
3) durch Verbandsgütertarife mit beliebigen Modificationen ihres Systems, durch welche sie anderen Eisenbahnen ihre Frachten in die unnatürlichsten Richtungen entreißt,

die Benützung ihrer Bahnen zu ermöglichen, und dadurch ihrem eigenen Grundsatz wieder ins Gesicht zu schlagen; ja sie hat durch ihre Verbandstarife und durch ihre Begünstigungen des Transits diese Ausnahmen zum größten Nachtheil der deutschen Eisenbahnen und zur Ablenkung des deutschen Verkehrs von seinen directen Linien in den entgegengesetzten Exceß verkehrt, und fährt fort, ihn durch Ausdehnung dieses Systems noch weiter zu verkehren.

Aber die Richtigkeit der Grundsätze aller übrigen Eisenbahnverwaltungen Europa's, durch Bildung von Tarifclassificationen der Waaren nach ihrem Werthe, also nach ihrem Vermögen einen höheren Frachtsatz ohne Nachtheil zu tragen, den Eisenbahnen einen gehörigen Ertrag und neben einem solchen die Möglichkeit zu wohlfeiler Verführung der Güter zu gewähren, welche einer solchen bedürfen, nein, dieses wahrhaft natürliche System wurde durchaus nicht anerkannt, diesem wurde mit aller Macht entgegengearbeitet, was auch immer die Fachmänner Deutschlands beinahe einstimmig an triftigsten Gründen dafür vorbringen mochten.

Der durch das Festhalten an dem Tarifsystem der Reichsbahnen und durch ihre ruinöse Concurrenz auf die benachbarten deutschen, namentlich die badischen Eisenbahnen geübte Druck bewog zwar Baden, — wie dies weiter oben bereits des Näheren angeführt worden ist, — vom 1. November 1873 an für den internen Verkehr ein dem Elsaß-Lothringen nachgebildetes Tarifsystem, jedoch mit höheren Einheitssätzen und minderer Begünstigung der Spedition, und für die durch die Elsaß-Lothringenschen Bahnen concurrenzirten Transite einen entsprechenden Durchgangs-Eisenbahntarif anzunehmen,*) über welchen

*) Bericht des Gr. Bad. Handels-Minist. für 1873, S. 82 u. f.

später eine Uebereinkunft mit den Elsaß-Lothringenschen und anderen Bahnverwaltungen getroffen wurde. Die finanziellen Folgen dieser Aenderungen für Baden waren übrigens der Art, daß die Vertreter der Großh. Regierung später erklärten, Baden werde das Elsaß-Lothringensche System aufgeben und das sog. Braunschweigische System annehmen, und daß sie auf die Beseitigung des Elsaß-Lothringenschen Systems (im Einklang mit nahezu allen andern Vertretern deutscher Eisenbahnverwaltungen) drangen.

Die Wellen, welche den Druck des Elsaß-Lothringenschen Systems über die Nachbarstaaten hinaus fortpflanzten, hatten auch Würtemberg und Bayern in die Lage gesetzt, ihr Tarifsystem in ähnlicher Richtung zu modificiren, wobei sie zwar die Nachtheile des Elsaß-Lothringenschen Systems, namentlich die Begünstigung der Spedition, wesentlich zu mildern sich angelegen sein ließen, denselben aber gleichwohl nicht ganz entgiengen.*) Dieses System kam in Bayern den 1. April 1874, in Württemberg in der zweiten Hälfte des Jahres 1875 zur Einführung.

Eine im März 1874 zu Braunschweig zusammengetretene Conferenz von 40 deutschen Eisenbahnverwaltungen sprach sich**) mit Stimmenmehrheit unter einigen Modificationen für Einführung dieses bayrisch-württembergischen Tarifsystems in Deutschland als vorläufige Ansicht der Mitglieder der Versammlung aus.

Bei dieser Beschlußnahme war der Versammlung bereits bekannt, daß eine Erhöhung der Gütertarife, welche durch die gestiegenen Preise der Kohlen und anderer Materialien, der Gehalte u. s. w. nothwendig geworden war, vom Reichskanzler-Amte nur unter der Bedingung einer Reform des Tarifwesens werde zugelassen werden.

Dies prägte sich denn auch auf's Entschiedendste in einem, auf

---

*) zu vergl. dieses sogen. gemischte System in der Anlage zu der Vorlage des K. Preuß. Handels-Minist. vom 17. Januar 1876 an den Landtag, S. 192.

**) ebendas. S. 194.

Grund einer Denkschrift des Reichseisenbahnamtes gefaßten Beschlusse des Bundesrathes vom 11. Juni 1874*) aus:

„1) daß vom Standpunkte des Reichs gegen eine mäßige, im Durch-„schnitt den Betrag von 20 pCt. nicht übersteigende Erhöhung „der Frachttarife unter der Voraussetzung nichts zu erinnern „sei, daß, sobald als die erforderlichen Vorarbeiten es gestatten, „spätestens mit dem 1. Januar 1875 das in der Denkschrift „S. 41—47 empfohlene Tarifsystem in seinen Grundzügen zur „Ausführung gelange;**) daß indessen diejenigen Bahn-„verwaltungen, welche das in der Denkschrift als „das natürliche (elsaß-lothringen'sche) bezeichnete „Tarifsystem bereits eingeführt haben, solches bei-„behalten dürfen und daß dessen Einführung nichts „entgegensteht;

„2) daß interimistisch eine Erhöhung der bestehenden Gütertarife, „unter Ausschluß zur Zeit geltender Sätze für Getreide, Hülsen-„früchte, Kartoffeln, Salz, Mehl und Hülsenfrüchte, durch einen „Zuschlag von 20 pCt. herbeigeführt werden dürfe;

„3) daß bei demnächstiger Normirung der Sätze zu dem Zweck, die „Frachten der genannten Wagenladungsclassen zu der Frachtein-„heit für Stückgut in ein angemessenes Verhältniß zu bringen, „dahin zu wirken sei, daß die Differenz für die Classe A. nicht „weniger als 33⅓ pCt., der Classe B. nicht weniger als 50 pCt. „der Sätze für Stückgut betrage.***)

„4) daß die Vorschriften für Beförderung von Stückgütern, wie „folgt, zu normiren:

„zu den Frachtsätzen der Stückgutsclasse werden alle Stück-„güter befördert, welche der Versender nicht als „Eilgut oder Wagenladung aufgibt, bezw. welche

---

*) abgedruckt in der Schrift: „Tariferhöhung oder Reichs-Eisenbahnen? Berlin, 1876" S. 5 u. f.

**) der sogen. Braunschweig'sche.

***) also Begünstigung des Speditionswesens!

„nicht nach den bestehenden Vorschriften als Wagenladungen „zu berechnen sind.

„Die Fracht wird nach dem Gewicht der Sendung be- „rechnet, mit der Maßgabe, daß für jeden Kubikmeter Wagen- „raum, welchen die Sendung nach der Feststellung der Ver- „sandt-Güterexpedition in Anspruch nimmt, die Fracht für „mindestens 3 Ctr. = 150 Kilogramm erhoben wird. Ueber- „schießende Bruchtheile eines Kubikmeters werden mit 3/10 „Ctr. = 15 Kilogramm für jede angefangenen 100 Kubik- „decimeter berechnet. Der Frachtminimalsatz beträgt 0,4 „Mark.

„5) daß Salz und Kartoffeln der niedersten Tarifclasse, Getreide, „Hülsenfrüchte, Mehl und Mühlenfabricate derjenigen ermäßigten „Wagenclasse zugetheilt werden, deren Sätze den zur Zeit gel- „tenden am nächsten stehen;

„6) daß die S. 224 ff. der Denkschrift vorgeschlagenen speciellen „Tarifvorschriften nach Anhörung der Delegirten der Eisenbahn- „Verwaltungen und, soweit erforderlich, auch des Handelsstandes „vom Reichs-Eisenbahn-Amt festgestellt und dem Bundesrathe zur „Genehmigung unterbreitet werden, und daß dasselbe Verfahren „sowohl in Bezug auf die gleichmäßige Einreihung der Artikel „in die in der Denkschrift S. 42 gedachten Specialtarife, als „auch hinsichtlich der für das natürliche (elsaß-lothringen'sche) „System erforderlichen Tarifvorschriften beobachtet werde;

„7) daß vorbehalten bleibe, nach Ablauf von längstens 5 Jahren „eine Revision des Tarifsystems nebst Ausführungs-Vorschriften „vorzunehmen."

Der auf die Denkschrift gegründete Beschluß machte zwar gerechterweise keinen Anspruch darauf, die Einheitssätze der Frachttarife von Reichswegen zu bestimmen oder eine Festsetzung gleicher Frachtsätze für die so ganz verschiedenen Verhältnisse zu verlangen; er griff aber, unserer Ansicht nach, gleichwohl viel tiefer in die Regelung der Eisenbahntarife ein, als nach den Bestimmungen der Verfassung sich rechtfertigen dürfte, indem er die (dem Elsaß-Lothringen'schen entnommenen) wesent-

lichen Grundlagen eines bestimmten Tarifsystems als Bedingung der Zulassung einer durch die Verhältnisse gebotenen Erhöhung der Frachtsätze der deutschen Eisenbahnen aufstellte und so indirect einen Zwang ausübte, der in dem §. 45 der Reichs-Verfassung über das Tarifwesen nicht begründet sein dürfte.

Abgesehen von dieser, in ihrer grundsätzlichen Tragweite für die deutschen Staaten und Eisenbahnen so äußerst gefährlichen rechtlichen Seite der Sache aber, lag der Beschluß sachlich wesentlich in der Richtung des Elsaß-Lothringenschen Systems, indem er die Fortdauer dieses Systems neben einem demselben zur Hälfte angehörigen gemischten System aussprach, und Vorbehalte einer Revision machte, welche nur allzuleicht dazu benutzt werden könnten, jenem Zwillingsbruder die Oberhand zu verschaffen. Schon das gleichzeitige Festhalten an dem Bestande des Elsaß-Lothringen'schen Systems verneint ja von selbst die Möglichkeit einer Vereinbarung aller deutschen Bahnen über ein in wesentlichen Grundzügen gemeinschaftliches Tarifsystem, wenn sie sich nicht dem Elsaß-Lothringen'schen System unterwerfen. Ein Tarifsystem aber, wie das Elsaß-Lothringen'sche, das auf Reichskosten mittelst seiner enormen Begünstigung der Großversender und Spediteure die große Mehrzahl der Güter zu Frachten befördert, welche andere Bahnen ohne ihren Ruin nicht bewilligen können, durch darauf sich gründende, von den Reichs-Eisenbahnen strahlenförmig über Deutschland sich ausdehnende Tarif-Verbände den entferntesten Verkehr Deutschlands in widernatürlicher Weise an sich zieht uud die übrigen deutschen Bahnen schädigt, wird zum eisernen Topf, welcher den thönernen Topf in Stücken stößt — nicht durch Vorzüge, sondern durch seine ganze verderbliche Natur, welche nur auf Kosten der Steuerpflichtigen des Reichs bestehen kann.

Diesem Bundesrathsbeschlusse folgte eine Versammlung der Vertreter von 40 deutschen Eisenbahn-Verwaltungen zu Harzburg im Juli 1874. In derselben wurde die Frage erörtert, ob sich die Versammlung für das zu Braunschweig vorgeschlagene, auch vom Reichs-Eisenbahn-Amt in der Denkschrift an den Bundesrath empfohlene Tarifsystem oder für das Elsaß-Lothringen'sche erklären soll. Die Er-

örterung führte zunächst zu einem Beschluß, in welchem die Verwaltungen erklärten, durch die Zulassung zweier Tarifsysteme werden die Interessen des Publikums wie der Eisenbahnen geschädigt und die durch die Verfassung angestrebte möglichste Gleichmäßigkeit der Tarife in Frage gestellt.

Obwohl die Verwaltungen in der Mehrzahl das Werthclassificationssystem für zweckmäßiger hielten,*) erklärten sie im Anschluß an den vorstehenden Beschluß doch einstimmig ihre Bereitwilligkeit, zu Erzielung der erstrebten Gleichmäßigkeit der Tarife das in der Braunschweiger Conferenz in den Grundzügen festgestellte System anzunehmen, in der Voraussetzung, daß auch die Verwaltung der Reichs-Eisenbahnen und die übrigen, in der Versammlung zu Harzburg nicht vertretenen Verwaltungen sich bereit finden lassen, diesem System beizutreten.

Dabei wurde zugleich constatirt, daß die große Mehrzahl der vertretenen Verwaltungen das sogen. natürliche Tarifsystem nicht billige und, soweit ihnen die freie Entschließung belassen werde, dasselbe einzuführen nicht Willens sei, und zwar auch nicht in dem Falle, wenn die Reichs-Eisenbahnen und einzelne der in der Versammlung nicht vertretenen Verwaltungen das sogen. natürliche Tarifsystem beibehalten oder annehmen sollten.

Die Versammlung erörterte sodann verschiedene nähere Bestimmungen, welche bei Annahme des in Braunschweig erörterten Systems nothwendig seien.

Bei der großen Verschiedenheit der für die einzelnen Verwaltungen in Betracht kommenden Verhältnisse sprach sie sich dahin aus, daß es nicht thunlich sei, die Einheitssätze zur Zeit und überhaupt auf die Dauer festzusetzen. Die Verwaltungen erachteten deßhalb die Annahme des Braunschweig'schen Tarifsystems nur dann für möglich, wenn sie ermächtigt werden, die Einheitssätze für die verschiedenen Classen bis zur Höhe der Maximal-Einheitssätze zu normiren, welche

*) was die sachkundigsten Fachmänner des deutschen Eisenbahnwesens überhaupt seit Jahren wiederholt erklärt und näher begründet haben.

sie zu beantragen beschlossen. Und ebenso, daß die Einreihung der Artikel in die 4 Specialtarife des Braunschweiger Systems eine obligatorische nur mit der Modification sein dürfe, daß es jeder Verwaltung freigestellt bleibe, für jeden Artikel auf Zeit Ausnahmstarife zu billigeren Sätzen zu bilden.

Unterm 13. Febr. 1875 erfolgte auf Antrag der K. Preuß. Regierung die aus den öffentlichen Blättern bekannte weitere Maßnahme des Bundesraths:

„in Erwägung,

„daß das vom Reichs-Eisenbahn-Amte vorgelegte Ergebniß der „mit Delegirten des Handelstandes und der Eisenbahn-Verwal„tungen im Juli und August v. J. gepflogenen Verhandlungen „über Einführung eines einheitlichen Tarifsystems für die Eisen„bahnen Deutschlands als ein dem Beschlusse des Bundesrathes „vom 11. Juni 1874 entsprechendes nicht zu erachten ist;

„daß demzufolge eine Entscheidung über die Tarifreform zur „Zeit nicht thunlich, unter den obwaltenden Verhältnissen viel„mehr eine weitere Erörterung der Angelegenheit und eine Ver„längerung des unter Ziffer 2 jenes Beschlusses gewährten In„terimisticums mit den nachfolgenden Modificationen erforder„lich erscheint:

beschlossen:

„I. vom Standpunkte des Reichs ist gegen die weitere Erhebung „des durch Beschluß vom 11. Juni 1874, Ziffer 2, zuge„lassenen interimistischen Frachtzuschlages von höchstens 20% „unter der Bedingung nichts zu erinnern,

„1) daß von diesem Zuschlage, wie bisher, ausgenommen „bleiben:

„Getreide, Hülsenfrüchte, Kartoffeln, Mehl, Mühlen„fabrikate und Salz;

„2) das beim Transport in Wagenladungen und auf größere „Entfernungen der gedachte Zuschlag in Wegfall komme „für Brennholz und für folgende Düngungsmittel:

„Poudrette, Düngerkalk, Gaskalk, Gaswasser, Chilisal-

„peter, Kalisalze, Fleischmehl, Guano, Knochenmehl,
„sauren phosphorsauren Kalk, Superphosphat, Superphosphorit;

„3) daß bei Kohlen, Koaks, Erzen, Steinen, Roheisen, Bau- und Grubenholz, Vieh und bei folgenden Futtermitteln: Kleiarten, Rübenpreßlingen, Hackfrüchten, Oelkuchen, Lein- und Rapsmehl im Sinne des Art. 45 der Reichsverf. eine Ermäßigung des Zuschlags ins Auge zu fassen sei, vorausgesetzt, daß die Betriebs- und Finanzverhältnisse der betreffenden Eisenbahn dies unbedenklich erscheinen lassen.

„II. Der Reichskanzler wird ersucht, nach vorgängiger Vernehmung von Sachverständigen aus Kreisen des Handelsstandes, der Industrie, der Landwirthschaft und der Eisenbahnverwaltungen dem Bundesrath, sobald es die Vorarbeiten gestatten, geeignete Vorschläge für die Einführung eines, der Absicht der Reichsverwaltung entsprechenden einheitlichen Frachtensystems für die Eisenbahnen vorzulegen, wobei davon auszugehen ist, daß der **Beibehaltung** und **weiteren Ausdehnung** des natürlichen Tarifsystems neben einem anderen System nichts im Wege steht.

„III. Die Bundesregierungen werden ersucht, Ueberschreitungen, welche bei der Anwendung des durch Beschluß des Bundesraths vom 11. Juni v. J. interimistisch zugelassenen Frachtzuschlags von höchstens 20% vorgekommen sind, im Sinne der auf S. 15 der vorgelegten Denkschrift des Reichs-Eisenbahn-Amts von 3. December 1874 enthaltenen Bemerkungen zu beseitigen und der etwaigen Neigung der Eisenbahnverwaltungen zu Tarifermäßigungen thunlichst Vorschub zu leisten."

Dieser Beschluß sucht also für die in Punkt I. 3 gedachten Haupt-Massentransporte das Zugeständniß einer Erhöhung der Frachtsätze, welches nach dem Bundesrathsbeschluß von 11. Juni 1874 als eine Prämie für Annahme eines weniger günstigen Tarifsystems geboten war, z. B. die Erhöhung von 1 Silberpfennig auf 1 Mark-

pfennig per Ctr. und Meile, also um 20% für die Hauptmassengüter, wieder möglichst zurückzuziehen, während er andererseits wieder für die Erhaltung und mögliche Ausdehnung des Elsaß-Lothringischen Systems aufs Neue eintrat.

Diesem Beschlusse folgte endlich die Enquête vom 31. Mai — 19. Juni 1875 und deren Begutachtung durch die Enquête-Commission in einem Berichte vom 13. December 1875.

In dieser Commission von 9 Mitgliedern saßen Angehörige einzelner Eisenbahnverwaltungen, der Landwirthschaft, der Industrie und des Handels, (letzteres die Herren Bergmann von Straßburg und Delbrück, Banquier zu Berlin.)

Die Verhandlungen in der Commission führten unter dem Druck aller von uns seither dargelegten Verhältnisse zu einem Compromiß für ein Tarifsystem im Sinne des in Braunschweig besprochenen, jedoch mit der Verschlimmerung, daß die Unterscheidung zwischen dem Transport in gedeckten und ungedeckten Wagen, in den letzteren zu geringeren Frachtsätzen, nach der Wahl des die Waaren Aufgebenden, (ein Hauptnachtheil des Elf.-Loth. Systems, dem die deutschen Eisenbahnverwaltungen nahezu einstimmig widerstreben) sich wieder einschlich, wenn auch durch einen geringeren Unterschied der Frachtsätze weniger drastisch für die Begünstigung der Spediteure wirkend. Im übrigen kann man es kaum ein Compromiß nennen, da die Verfechter des Elf.-Loth. Systems ihre Abstimmung wieder an Modificationen in ihrem Sinne knüpften.

Die Herren von Wedell-Malchow, Stumm, Bergmann und Delbrück aber sprachen in diesem Bericht vom 13. Juni 1875 sich für die Herstellung eines einheitlichen, über ganz Deutschland sich erstreckenden Reichs-Eisenbahn-Netzes aus, — ein Plan, dessen Initiative eine Berliner Zeitungs-Correspondenz Herrn Bergmann zuschreibt, ob und mit welchem Grund ist uns nicht bekannt.

Soviel aber dürfte aus allem vorstehend über die Geschichte der Eisenbahntariffrage in den letzten Jahren so objectiv und übrigens auch so kurz als wir vermochten, (denn es wäre unendlich mehr darüber zu sagen gewesen), Gesagten sich als zweifellos ergeben, daß das Tarifsystem, welches die Reichsbehörden auf den Elf.-Loth. und W.-Luxemburg-

Bahnen eingeführt und von da über Deutschland zu verbreiten Alles gethan haben, und die Hartnäckigkeit, mit welcher sie den Ansichten nahezu aller deutschen Eisenbahnverwaltungen zum Trotz, auf Kosten des Reichs und zu vielfachem großem Nachtheil der deutschen Eisenbahnen dasselbe aufrecht erhalten und gefördert haben, eine Haupt-Ursache von Verwirrung in dem Tarifwesen, von Erschwerungen und Verlusten im deutschen Eisenbahnbetrieb geworden sind, und daß diese Hartnäckigkeit und die Dazwischenkunft der Reichs-Eisenbahn-Behörden und Politik — das eigentliche Hinderniß waren, wenn das Eisenbahntarifwesen nicht längst zu der befriedigenden Ordnung gelangt ist, welche zu Stande bringen, die deutschen Eisenbahnverwaltungen (mit Ausnahme wesentlich der elsaß-lothringenschen) in der anerkennenswerthesten und entgegenkommendsten Weise sich bemüht haben. Dieselben haben in der That alles gethan für die zweckmäßige Ordnung eines gemeinsamsten Classificationssystems als der naturgemäßesten und besten und, nachdem dieses in Berlin einen unüberwindlichen Widerstand fand, für ein Compromiß auf ein durch Nachgiebigkeit gegen die Reichseisenbahnpolitik zwar minder zweckmäßig gestaltetes, aber doch noch halbweg annehmbares, das sog. Braunschweigische Tarifsystem.

Wenn aber, wie einer der Jahresberichte des Gr. Badischen Handelsministeriums *) bemerkt:

> „das Reichs-Eisenbahnamt bei der Empfehlung des sog. Braun-
> „schweiger Tarif-Systems von der Anschauung ausgieng, daß
> „dasselbe immerhin einen wesentlichen Fortschritt darstelle, in-
> „sofern als es nicht nur eine einheitliche Tarifirung des Stück-
> „guts erzielt, sondern auch durch Schaffung zweier generellen
> „Wagenclassen die erwünschte Mitwirkung von Trans-
> „port-Unternehmern **) in der Besorgung von
> „Frachtgeschäften gesichert werde, und daß dieses
> „System nur als eine Etappe zur Erreichung des
> „„natürlichen" ***) Tarifsystems anzusehen sei",

*) Bericht des Großh. Bad. Handels-Minist. für 1874. Carlsruhe bei G. Braun 1876, S. 54.

**) also Spediteuren.

***) des Elsaß-Lothringen'schen.

so ist damit allerdings nur bestätigt, was jeder Denkende sich sagen mußte, wenn er auf den Antrag des Reichs-Eisenbahnamts seit Jahren mit Aufforderungen der deutschen Eisenbahnen, sich zu einem gemeinsamen Tarifsystem herbeizulassen, jederzeit zugleich die Fortexistenz, bezw. Ausdehnung des Els.-Loth. Systems gewahrt und Unterschiede in den Frachttarifen vorgeschrieben sah, welche eine Beförderung des Speditionswesens (das die marquanteste und, nach unserer Anschauung, verderblichste Eigenthümlichkeit des Els.-Loth. Systems ist) zur Bedingung einer den deutschen Eisenbahnen unentbehrlichen Erhöhung ihrer Tarife machte.

Denn dadurch wurde ja selbstverständlich einerseits jede einigermaßen einheitliche Ordnung des deutschen Eisenbahn-Tarifwesens verhindert, weil eine Einheit zweier verschiedener Systeme eine Unmöglichkeit ist; andererseits aber blieben die deutschen Eisenbahnen, sie mochten thun, was sie wollten, der verderblichen Concurrenzirung durch die Reichsbahnen **auf Reichskosten** ausgesetzt!

In der That, wenn man sich vorgesetzt hätte — was uns gewiß entferntest nicht in den Sinn kommt anzunehmen — ein möglichst einheitliches Eisenbahntarifwesen zu verhindern und die deutschen Eisenbahnen mit dem Hebel des Tarifsystems der Elsaß-Lothringen'schen Reichsbahnen, ihrer darauf gegründeten Verbandtarife und der hiedurch bewirkten Tarif-Verwirrung und widernatürlichen Verkehrs-Ablenkungen, überhaupt durch ihre auf Reichskosten gehende schädliche Concurrenz zu schädigen und finanziell zu untergaben, so hätte man gerade so verfahren müssen, wie man in Berlin verfahren ist.

Wir glauben aber aufrichtigst, daß dies keineswegs die Absicht der Reichsbehörden war, welche ja den deutschen Eisenbahnen auch eine Tarifs-Erhöhung nicht unbedingt zu erschweren suchten, sondern daß man bei denselben den Gegenstand eben vom Standpunkte eines Systems aus betrachtet hat, in welches man einmal sich vertieft hatte, und dem gegenüber man den Gegengründen der deutschen Eisenbahnfachmänner nicht mehr ihr volles Gewicht beilegte.

Wenn man aber auch noch so überzeugt ist, daß nur irrthümliche Auffassungen zu dem unglücklichen Verfahren der Reichs-Eisenbahn-

politik in der Sache führten, so muß es uns doch gestattet sein, zu fragen, ob die Geschichte der Wirksamkeit der Reichs-Eisenbahnpolitik in der Tariffrage geeignet ist, uns zu überzeugen:

„es sei in der That kaum zu verkennen, daß eine gesunde, „den nationalen und volkswirthschaftlichen Interessen Deutsch-„lands entsprechende Eisenbahnpolitik nur möglich sei, wenn die „Leitung des gesammten Reiches in den Händen des Reiches ver-„einigt werde?"

Wir haben geglaubt, die seitherige geschichtliche Betrachtung der Eisenbahnpolitik in Preußen und im Reiche nicht vermeiden zu können gegenüber von Ansprüchen auf solcher Grundlage.

Wir möchten annehmen, es dürfte nach den dafür beigebrachten Belegen durch die bisherige Eisenbahnpolitik der Reichsbehörden sich erwiesen haben, wie sehr zu wünschen wäre, daß dieselben mit ihren Gesetzentwürfen und mit ihrer Aufsicht über das deutsche Eisenbahnwesen sich strenge in der durch die näheren Bestimmungen der Reichsverfassung bezeichneten Rahme halten und sich hüten wollten, über dieselbe hinauszugreifen; daß die Reichsbehörden davon abstehen möchten, das den Ertrag der Elsaß-Lothringischen Reichsbahnen und durch seine Concurrenz, sowie durch seine Tarifverbände die übrigen deutschen Eisenbahnen so schwer schädigende Tarif-System dieser Reichsbahnen aufrecht zu erhalten und anderen deutschen Bahnen mehr oder weniger aufzudrängen. Das deutsche Eisenbahnwesen könnte dann von den, durch ihre Kenntniß der Landesverhältnisse und der von ihnen geleiteten Eisenbahnen dazu naturgemäß geeigneten, Regierungen der deutschen Staaten und Eisenbahnverwaltungen unter Beobachtung der Bestimmungen der Reichsverfassung und der Aufsicht des Reichs, soweit eine solche durch die Verfassung begründet ist, im Wege der Verständigung zweckmäßig geordnet und verwaltet werden, während eine Allesregiererei und Einmischung des Reichs in dem deutschen Eisenbahnwesen nicht nur den durch die Reichsverfassung den Bundesstaaten im Wesentlichen belassenen Regierungsrechten auf diesem Gebiete widerstreiten, sondern auch unerträgliche Störungen, Reibungen, Conflicte

und Kosten für das deutsche Eisenbahnwesen, für das Reich und für die Einzelstaaten zur Folge haben müßte.

Die Reichsregierung hat in den auswärtigen Angelegenheiten, in dem deutschen Militär- und Marinewesen, in den von ihr unternommenen großen Gesetzgebungsaufgaben und in den Fragen der Handelspolitik so ausgedehnte und so wichtige Gegenstände seiner Thätigkeit, daß es nicht wohl gethan sein dürfte, wenn sie auch auf einem solchen Meer technischer und Verkehrsfragen. wie das Eisenbahnwesen Deutschlands ist, sich einschiffen will, auf welchem ihr die Zeit, die allseitigen Landeskenntnisse, die Erfahrung und der sachliche Beruf gebrechen dürften, um sie zum Segen von Deutschland weiter ins Einzelne zu ordnen und zu leiten, als die Reichsverfassung es ihr mit weiser Mäßigung aufgetragen hat.

Wir gehen von dieser Erörterung der seitherigen Erfahrung auf diesem Gebiete und der Folgerungen, welche sich daraus für die Zukunft ergeben dürften, über

II. zur neuen Phase der Reichseisenbahnpolitik.

Diese neueste Phase scheint ursprünglich in dem Plane bestanden zu haben, sämmtliche deutsche Eisenbahnen für das deutsche Reich zu erwerben und von Reichswegen zu betreiben. Auch würde vom Standpunke Derjenigen, welche sich für Reichsbahnen aussprechen, etwas Anderes so unlogisch sein und solche unentwirrbare Schwierigkeiten darbieten, daß man meinen sollte, die Erwerbung aller deutschen Eisenbahnen für das Reich sei der Grundgedanke und das Endziel des Planes, und es sei bloße Taktik, wenn vorerst nur ein Theil der deutschen Eisenbahnen für das Reich erworben werden soll, weil das Ganze für den Augenblick dem Widerstande der deutschen Staaten und der bei den Privatbahnen betheiligten Interessen gegenüber nicht durchzusetzen sei. Man wolle Pfeil für Pfeil aus dem Bündel nehmen und brechen, weil der ganze Bündel auf einmal nicht zu brechen sei.

Sehen wir nun, wie die Sache steht, soweit das Project in erkennbaren Zügen vorliegt.

Vorerst hat die Preußische Regierung bekanntlich in ihrem Gesetzentwurfe vom 24. März 1876 die Ermächtigung des Landtags verlangt, mit dem Deutschen Reiche Verträge abzuschließen, durch welche:

1) die gesammten im Bau oder Betrieb befindlichen (Preußischen) Staats-Eisenbahnen, nebst allem Zubehör und aller hinsichtlich des Baues oder Betriebs von Staatsbahnen bestehenden Berechtigungen und Verpflichtungen des Staates gegen angemessene Entschädigung kaufweise dem Reiche übertragen werden;
2) alle Befugnisse des Staates bezüglich der Verwaltung und des Betriebes der nicht in seinem Eigenthum stehenden Eisenbahnen, sei es, daß dieselben auf Gesetz, Concession oder Vertrag beruhen, an das Deutsche Reich übertragen werden;
3) in gleichem Umfange alle sonstigen, dem Staate an Eisenbahnen zustehenden Antheils- und anderweiten Vermögensrechte gegen angemessene Entschädigung abgetreten werden;
4) ebenso alle Verpflichtungen des Staates bezüglich der nicht in seinem Eigenthum stehenden Eisenbahnen*) vom deutschen Reiche gegen angemessene Zinsgarantien übernommen werden und
5) die Eisenbahnaufsichtsrechte des Staates auf das deutsche Reich übergehen. **)

---

*) also namentlich alle vom Preuß. Staate für Preußische Privatbahnen ertheilte Zinsgarantien.

**) Jedoch sollen von dieser Uebertragung der staatlichen Aufsichtsrechte an das Reich nach den Motiven des Gesetz-Entwurfs „alle diejenigen Befugnisse „auszuscheiden sein, welche lediglich die Wahrung der Landes-Interessen betreffen, „und demgemäß der Landesregierung zu belassen sind.“ Deßhalb „würden auch „die Hoheitsrechte des Staates bezüglich der Concessionirung von Eisenbahnen „von der Uebertragung auf das Reich auszuschließen sein. So wesentlich das „Mitwirkungsrecht des Reichs bei der Prüfung der Concessionsgesuche erscheinen „muß, um die Interessen der Landesvertheidigung und des allgemeinen Verkehrs „sowohl hinsichtlich der Erweiterung des gesammten inländischen Eisenbahnnetzes, „als auch hinsichtlich der Gestaltung der einzelnen Verwaltungsgebiete zu wahren, „so ist doch, abgesehen hievon, die Anlage neuer Eisenbahnen mehr noch für die „Landes- als für die Reichs-Interessen von Bedeutung. Es muß dies um so „mehr angenommen werden, als nach der Ausführung der jetzt genehmigten „Bahnen der Ausbau der Hauptbahnen nahezu vollendet sein, und die Fürsorge für

Wie der Gesetzes-Entwurf sich übrigens die Weiter-Entwicklung denkt, darüber geben seine Motive Andeutungen, welche weit sehen lassen.

Diese Motive sagen in dieser Beziehung namentlich Folgendes:

„Durch die Reichsverfassung ist die Aufsicht über das Eisen- „bahnwesen im weiteren Umfange auf das Reich übertragen worden. „Gleichwohl fehlt der Reichsaufsicht diejenige materielle Grundlage, „welche sich für den Preußischen Staat als die nothwendige Ergänzung „und Voraussetzung der Ausübung des gesetzlichen Aufsichtsrechts „erweist. Abgesehen von den im äußersten Westen belegenen Elsaß- „Lothringischen Bahnen, welche bei ihrer Lage und ihrer geringeren „Ausdehnung nicht genügen, um durch die Verwaltung derselben auf „den Eisenbahnbetrieb innerhalb des deutschen Reichs regelnd und „bestimmend einzuwirken, besitzt das Reich keine eigenen Bahnen. Auch „würde dasselbe nicht wohl durch den Bau neuer Linien zu einem für „den bezeichneten Zweck genügenden Besitze von Eisenbahnen gelangen „können, nachdem der Ausbau des deutschen Eisenbahnnetzes bereits „soweit vorgeschritten ist, daß ein selbstständiger Betrieb der noch zu „bauenden Hauptbahnen kaum mehr möglich ist. Nur durch die frei- „willige Uebertragung eines **geschlossenen, durch das ganze Gebiet der „Eisenbahnen sich erstreckenden Complexes bereits bestehender Linien** „würde daher dem Reiche die Möglichkeit gegeben werden können, sich „die **neben der Ausübung der Reichs-Aufsicht** erforderliche Ein- „wirkung auf den Eisenbahnbetrieb zu verschaffen und die ihm ver- „fassungsmäßig obliegende Aufgabe zu erfüllen.*)

---

die Herstellung der „lediglich localen Interessen dienenden Nebenlinien mehr der Landesregierung „als dem Reiche zufallen wird."

Was bei diesem „Mitwirkungsrechte des Reiches" von dem Concessions- rechte der Einzelstaaten noch übrig bleiben würde, können wir anheimgestellt lassen, da von diesen Staaten selbst vielleicht bald nicht mehr viel übrig wäre, wenn der Reichs-Eisenbahnplan zur Verwirklichung kommen und den deutschen Staaten dadurch vollends ein so wichtiger Theil des Restes ihrer Selbstständig- keit und Lebensfähigkeit entzogen werden sollte.

*) Da die Verfassung dem Reiche mit nichten eine solche Ansichziehung der bestehenden deutschen Haupt-Eisenbahnlinien noch einem Betrieb derselben, sondern

„Die Uebertragung des gesammten Preußischen Staats-Eisen-„bahnbesitzes auf das Reich erscheint deshalb unter den obwaltenden „Umständen als der natürlichste **Weg zur Lösung der bezeichneten** „Aufgabe.

„Das Reich ist vor Allem und in erster Reihe zu dieser Lösung „berufen.

„So segensreich das **Machtmittel** des Eisenbahnbesitzes in der „Hand des preußischen Staats für den Verkehr und die wirthschaftliche „Entwicklung innerhalb des engeren Staatsgebiets wirken mag und „künftig bei weiterer energischer Ausbildung wirken würde, so wird „dasselbe in der Hand des Reichs noch weittragendere Wirkungen „hervorzubringen geeignet sein. Die höhere **Machtstellung** des „Reichs, die Aufsichtsgewalt über das Eisenbahnwesen innerhalb des „weiteren Reichsgebietes und die Vereinigung mit der Ver-„waltung der Elsaß-Lothringen'schen Eisenbahnen „werden wesentlich dazu beitragen, dem natürlichen Einfluß der Ver-„waltung der Staatslinien auf die Entwicklung des Eisenbahnwesens „eine größere Tragweite und eine verstärkte Bedeutung zu geben.

„Manches würde dem particularen Einflusse des preußischen „Staates unerreichbar bleiben, was das Reich im gleichzeitigen Besitze „der preußischen Staatsbahnlinien unschwer und ohne Widerspruch „durchzuführen in der Lage erscheint. Nicht wenige derjenigen Er-

---

blos ein Aufsichts- und Gesetzgebungsrecht im Eisenbahnrecht überträgt, so ergiebt sich daraus sonnenklar, daß dieselbe weit entfernt war, dem Reiche eine so weitgehende Aufgabe zuzuweisen. Der ganze Reichs-Eisenbahnplan ist mit der Reichsverfassung vollkommen unvereinbar und nur durch eine die vertrags- und verfassungsmäßigen Rechte und die Existenzbedingungen der deutschen Staaten umstürzende Abänderung der Reichsverfassung durchführbar.

Daß der Betrieb der sächsischen, der bayrischen, der württembergischen, der badischen Bahnen von Berlin aus besser geregelt und verwaltet werde, als in den Ländern und von den Regierungen selbst, ist denn aber doch eine Theorie, welche mit der Natur der Sache im grellsten Widerspruche steht! Es bestreitet ja Niemand die verfassungsmäßige Reichs-Aufsicht in den Punkten, auf welchen sich diese bezieht und welche übrigens größtentheils schon vorher durch die Natur der Sache und das Zusammenwirken der deutschen Eisenbahnen in ganz befriedigender Weise geregelt waren.

„scheinungen welche das Verkehrsleben durch die Schwankungen und „Wandlungen in den Interessen der Eisenbahnverwaltungen beunruhigt „haben, **würden durch die allmälige Concentration des Eisenbahn-„wesens in der Hand des Reiches** fern gehalten werden, wenn durch „**die dominirenden Linien der Reichsbahnen** inmitten der Verkehrs-„bewegung auf den übrigen Linien die gesicherte und **unentbehrliche „Grundlage** für eine mehr stetige Entwicklung geschaffen würde. Zudem „würde die ausgiebige Verwerthung des Einflusses der preußischen „Staatseisenbahnverwaltung außerhalb der Grenzen des preußischen „Staatsgebietes leicht einer Abneigung begegnen können, welche voraus-„sichtlich in demselben Maße wächst, wie die Erweiterung des fis-„calischen Eisenbahnbesitzes ein verstärktes Uebergewicht Preußens be-„gründet. *)

„Nicht der preußischen Regierung, sondern der Reichsregierung „sollte daher die Verwerthung des im Besitze der preußischen Staats-„bahnen und der künftigen Erweiterung derselben gegebenen **Macht-„mittels** vorbehalten bleiben.

„Die volle Bedeutung desselben für die Entwicklung des Eisen-„bahnwesens liegt auch nicht sowohl in den Zwecken des „engeren Staatsinteresses, als vielmehr in der besonderen Auf-„gabe, welche dem Reiche gegenüber der **gegenwärtigen** Gestaltung „der **Eigenthums-Verhältnisse** der **deutschen Eisenbahnen** durch die „**Reichsverfassung** zugewiesen ist. **)

.... Die Ausbildung und leistungsfähige Gestaltung der „**Hauptrouten** für die Anforderungen des **großen Verkehrs**“ müsse als die vornehmste Aufgabe der Reichsaufsicht über das Eisenbahnwesen angesehen werden.

---

*) Als ob irgend Jemand in Deutschland darüber im Zweifel sein könnte, daß das „verstärkte Uebergewicht Preußens“ am allerdrastischsten in einer Verwirklichung des Reichs-Eisenbahnplanes hervortreten würde!

**) Diese Aufgabe soll dem Reiche durch die Reichsverfassung zugewiesen sein, in welcher nicht nur kein Wort davon steht, sondern welche nach Wort, Sinn und Geist auf dem Standpunkte der bestehenden Eigenthums- und Betriebsrechte steht!

Ein schwer zu überwindendes Hinderniß für die Durchführung derselben liege aber in der „Gestaltung der Eigenthumsverhältnisse der Eisenbahnen."

.... „Wenn das Reich in die Lage käme, **für alle Richtungen „des Verkehrs je eine** der **für die Vermittelung derselben vorhandenen Routen** in **eigenem Besitze** zu haben, so würde hierin eine „wirksame Garantie für die dauernde Förderung der Verkehrs-Interessen „gefunden werden können. Wenn aber auch eine solche Gliederung „des Reichs- und Privatbahnbesitzes **nicht überall, nicht sofort** oder „nicht **vollständig** zu erreichen ist, so würde doch, um die Einwirkung nicht lediglich von der erfolgreichen Durchführung der Anordnungen der Aufsichtsgewalt abhängig „zu machen,*) der Besitz und die Verwaltung des ausgedehnten „Netzes der unter Preußischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnlinien von hoher Bedeutung sein. Durch den Besitz dieser Transportlinien und deren zukünftiger Ergänzungen wird die „Reichsregierung in die Lage kommen, in den Verkehr der einzelnen „Routen wirksam einzugreifen und die übrigen Verwaltungen dahin „zu führen, in ihrem eigenen Interesse, den Anforderungen des allgemeinen Verkehrs in Bezug auf Gleichmäßigkeit, Sicherheit und den „Umfang der Transportleistung diejenigen Zugeständniße zu „machen, **welche die Aufsichtsgewalt nicht zu erzwingen vermag.**"**)

So groß auch der Umfang dessen ist, was die Motive des Gesetz-Entwurfes vom 24. März 1876 ganz unbestimmt oder in einem Halbdunkel lassen, so geht doch aus den vorstehend angeführten Stellen Folgendes hinreichend hervor:

---

*) Mit andern Worten, um von Reichswegen Dinge zu erzwingen, zu deren Verlangen und Durchführung das Reich durch seine Verfassung nicht berechtigt ist, und sie durch eine Einrichtung (die Uebernahme bestehender Bahnen und ihres Betriebs auf das Reich) zu erzwingen, welche weder im Wortlaut, noch im Sinn und Geist der dem Reiche nach seiner Verfassung zustehenden Rechte auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens liegt, wie wird es Näheren sehen werden.

**) Also wieder dem Reiche eine Macht zu verschaffen, welche ihm die Verfassung nicht einräumt.

Die Uebertragung der Eigenthums-, der übrigen Vermögens- und der meisten staatlichen Rechte Preußens auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens auf das Reich soll die „Machtmittel" Preußens durch ihren Uebergang an die Reichsfirma erhöhen und der letzteren erlauben, einen Druck auf die nicht preußischen Staaten und Länder auszuüben, den Preußen unter seiner eigenen Firma und das Reich mit seinen verfassungsmäßigen Rechten nicht in gleicher Weise auszuüben vermöchte.

Das Reich soll diese Machtmittel namentlich dahin anwenden, um die **„dominirenden"** Eisenbahnen auf allen Verkehrsrichtungen in ganz Deutschland in seinen Besitz zu bringen.

Diese dominirenden Eisenbahnen sind die Hauptlinien aller deutschen Eisenbahn-Netze. Sie sind die einzigen, welche einen höheren Ertrag gewähren und durch letzteren das Deficit der Zweigbahnen ganz oder theilweise auszugleichen vermögen. Nimmt man den deutschen Eisenbahn-Netzen ihre dominirenden Linien, so sind die Netze alle miteinander bankerott.

Die Ausführung dieses Plans würde also sämmtliche den deutschen Staaten verbleibende, ihrer dominirenden Eisenbahnen dadurch verlustig gehende, deutsche Eisenbahnnetze und die Staaten, welche deren Eigenthümer sind, finanziell zu Grunde richten.*) Nur Preußen würde

---

*) Schon im Jahre 1874 betrugen aber die Anlage-Capitalien folgender Staatsbahn-Netze, nämlich

von Bayern (einschl. Ostbahnen)	639,374,196 ℳ
„ Sachsen	302,656,398 ℳ
„ Württemberg	329,778,123 ℳ
„ Baden (einschl. Antheil an der Main-Neckar-Bahn) . . .	317,012,549 ℳ
„ Hessen (Antheil an der Main-Neckar-Bahn und Oberhess. Bahn, Anlagekosten)	57,888,714 ℳ
„ Oldenburg	21,852,870 ℳ
Zusammen	1,668,562,850 ℳ

Die Verzinsung dieser 1668 Millionen ℳ beruht aber wesentlich auf dem Ertrage der „dominirenden" Bahnen, ohne deren Besitz übrigens auch aus technischen und administrativen Gründen der Betrieb ihrer übrigen Bahn-Netze undenkbar wäre.

diesem Schicksal entgehen, weil dessen sämmtliche Staatsbahnen vom Reiche ohne Verlust für Preußen (was das Reich dabei für Geschäfte machen würde, werden wir sehen) auf das Reich künftig übernommen werden sollen.

Wenn man etwa darauf antworten wollte: die deutschen Bahneigenthümer sollen eben für die Abtretung ihrer dominirenden Bahnen den Preis darnach stellen oder erklären, daß sie nur ihr ganzes Eisenbahnnetz abtreten, so würden sie allerdings, wenn sie durch die so stark betonten „Machtmittel" zu der Abtretung ihrer Hauptbahnen sich genöthigt fänden, voraussichtlich die eine dieser Alternativen versuchen. Es wäre aber nicht erforderlich gewesen, daß in den Motiven ganz unverholen auf den Druck dieser „Machtmittel" hingewiesen worden ist, welche dem Reiche durch Uebertragung der Preußischen Bahnen und staatlichen Rechte im Eisenbahnwesen zuwachsen und dasselbe befähigen sollen, Zugeständnisse zu erlangen, welche die Aufsichtsgewalt zu erzwingen nicht vermöchte, um die Betrachtung zu rechtfertigen, daß die Lage der diesem Drucke ausgesetzten deutschen Staaten und Bahnen eine solche werden könnte, in welchen sie zwar Bedingungen stellen könnten, deren Erfolg aber der Uebermacht gegenüber ein sehr unsicherer sein würde.

Würden diesen Staaten ihre Hauptbahnen entzogen, so wären dieselben mit sammt dem Reste ihrer Bahn-Netze bankerott.

Seit dem Jahre 1874 sind übrigens zu vorstehenden Anlage-Capitalien der fraglichen Bahn-Netze noch bedeutende weitere hinzugekommen.

Sollte man einen Plan für möglich halten wie den: von den deutschen Staaten die Abtretung des Eigenthums und den Betrieb der Haupt-Arterien ihrer Staatsbahn-Netze für das Reich zu verlangen?

Nachdem indessen die Motive des ersten Entwurfs eines Reichs-Eisenbahngesetzes erklärt haben, eine „gesunde Entwicklung des Verkehrswesens" vermöge nur unter der Voraussetzung herbeigeführt zu werden, daß für alle Haupt-Verkehrslinien eine Privat- und eine Staatsbahn neben einander bestehen, halten wir keinen Plan mehr für unmöglich.

Wohin könnte es mit den deutschen Staaten kommen, wenn ihre Regierungen Angesichts solcher Projecte, nicht ihre staatlichen Rechte auf verfassungsmäßigem Wege einmüthig wahren wollten!

Abgesehen jedoch von dieser höchst bedrohlichen finanziellen Seite der Sache, handelt es sich von dem großartigsten Complexe von staatsrechtlichen, volkswirthschaftlichen, finanziellen und politischen Lebensfragen für die deutschen Staaten in dieser Sache, deren Entscheidung im Sinne des Reichseisenbahnplanes wir in ihren weiteren Folgen als tödtlich für die Existenz der deutschen Staaten erachten würden.

Der Unterzeichnete ist nicht aller Kenntniß der Geschichte so bar und lebt nicht in so kindlicher politischer Naivetät, um nicht zu wissen, daß die menschliche Sprache schon unzähligemale das klarste Recht bestritten hat und das Gewicht der Macht schon ebenso oft das überwiegende war.

Da aber

die Frage des Rechtes

in einem auf Vertrag und Verfassung ruhenden Bundesstaat wie in einem einheitlichen Rechtsstaate vor Allem die entscheidende zu sein verdient, so erheischt sie zunächst eine ernstliche Prüfung.

Entspricht es dem Wortlaute, dem Sinn und Geist der Verträge der deutschen Staaten über ihren Beitritt zum deutschen Reiche und der Verfassung des letzteren, daß das Reich die deutschen Eisenbahnen an sich bringe? Kann dies, ohne eine vorgängige, unter den vertragsmäßigen Bedingungen stattfindende Abänderung der Reichsverfassung durch ein im Bundesrathe mit einfacher Stimmenmehrheit beschlossenes Reichsgesetz oder gar durch einen Beschluß über das jeweilige Reichshaushaltsgesetz in rechtmäßiger Weise ganz oder theilweise geschehen? Und entspräche irgend welcher Druck, welcher, sei es mittelst der Elsaß-Lothringen'schen Reichseisenbahnen, sei es mittelst der Amtsgewalt des Reichseisenbahnamtes oder durch andere Machtmittel der Reichsgewalt auf die Regierungen der Einzelstaaten geübt werden sollte, um sie zur Unterwerfung unter ein nicht in der Reichsverfassung begründetes Verlangen zu beugen, den Erwartungen, zu welchen die deutschen Staaten bei ihrem Anschlusse an das Reich sich berechtigt fühlen durften?

Wir sind der Ansicht, daß alle diese Fragen vom rechtlichen Standpunkte aus unbedingt zu verneinen sind.

Das Reich hat nicht, wie ein Einzelstaat, ein allgemeines, sondern nur ein durch die Verträge, auf welchen es beruht, und durch die Reichsverfassung ihm zugewiesenes Recht der „Gesetzgebung nach „Maßgabe dieser Verfassung", wie Art. 2 der letzteren ausdrücklich sagt.

Sein Gesetzgebungsrecht in Beziehung auf die einzelnen Gegenstände wird also durch die Bestimmungen der Verfassung über letztere erläutert.

Nun zählt der Art. 4 der Reichsverfassung unter den Gegenständen „der Beaufsichtigung des Reichs und der Gesetzgebung „desselben

„8) das Eisenbahnwesen, in Bayern vorbehaltlich der Bestimmung „im Art. 46, und die Herstellung von Land- und Wasser-„straßen im Interesse der Landesvertheidigung und des all-„gemeinen Verkehrs"

auf, und der Abschnitt VII. der Reichsverfassung, Art. 41—47 erläutert des Näheren die Wirksamkeit des Reichs im Eisenbahnwesen nnd die Pflichten gegen dasselbe auf diesem Gebiete.

Der auch auf Bayern anwendbare Art. 41 sagt zwar:

„Eisenbahnen, welche im Interesse der Vertheidigung Deutsch-„lands oder im Interesse des gemeinsamen Verkehrs für nothwendig „erachtet werden, können Kraft eines Reichsgesetzes auch gegen den „Widerspruch der Bundesglieder, deren Gebiet die Eisenbahnen durch-„schneiden, unbeschadet der Landeshoheitsrechte, für Rechnung des „Reichs angelegt, oder an Privatunternehmer zur Ausführung „concessionirt oder mit dem Expropriationsrechte ausgestattet „werden."

Die Reichsverfassung räumt aber dem Reiche damit nicht das Recht ein, bestehende Eisenbahnen zu erwerben und zu betreiben, sondern blos die Möglichkeit, mittelst besonderen Reichsgesetzes

im Falle der Nothwendigkeit für die Ausfüllung einer Lücke im deutschen Eisenbahnnetze zu sorgen.

Außer diesem besonderen Falle, — der noch nie eingetreten und dessen Eintritt auch bei einem loyalen Verfahren der Reichsgewalten in den deutschen Staaten, welche Staatsbahnen haben, gar nicht denkbar ist, weil die deutschen Staaten selbst das größte und nächste Interesse haben, ihr Gebiet mit Eisenbahnen in jeder dem Bedürfnisse entsprechenden Richtung zu durchziehen und jedem begründetem Ansinnen der Reichsbehörden in dieser Hinsicht zuvorzukommen oder zu entsprechen, — weiß die Reichs-Verfassung nichts von Reichsbahnen in den Bundesstaaten. Elsaß-Lothringen, als unmittelbares Reichsland, dessen Eisenbahnen das Reich in dem Friedensvertrag mit Frankreich erkauft hat und aus Mitteln der französischen Kriegsentschädigung vervollständigt, kann natürlich hier nicht in Betracht kommen. Die Reichsverfassung dagegen geht unbedingt von dem Rechtsbestand der Eisenbahnen in den Bundesstaaten aus und trifft bloß Bestimmungen über das Ineinandergreifen ihrer Linien, ihres Betriebes, über Betriebes- und Bahnpolizei-Reglements und die Tarif-Verhältnisse. Bayern ist nach Art. 46 vertragsmäßig selbst diesen Bestimmungen gar nicht, Württemberg nach der Vertragsbestimmnng des Berliner Protocolls vom 25. Nov. 1870, Punkt 2, den Bestimmungen über das Tarifswesen auf seinen Eisenbahnen nicht durchgängig unterworfen; der seitherige Rechtsbestand der Eisenbahnen auf ihrem Gebiete ist also ausdrücklich vorgesehen. Allein ebenso klar ergibt der letztere sich für alle deutsche Staaten aus dem Inhalte der Reichsverfassung überhaupt, und alle Redekünste der Welt können einem unbefangenen Leser der Reichsverfassung diese sonnenklare Wahrheit nicht verdunkeln. Es gibt gewiß keinen unabhängigen und objectiv urtheilenden Richter auf der Welt, der anders sprechen könnte, wenn er darüber zu urtheilen hätte.

Daß aber, wie dies von Zeitungsberichsterstattern angedeutet wurde, der Vorbehalt wegen Herstellung von Reichsbahnen unter Be-

rufung auf Art. 41 der Reichs-Verf. dazu benützt werden sollte, um auf die Einzelstaaten z. B. durch Herstellung einer für ihre Bahnen ruinösen Reichs-Concurrenz einen Druck zur Abtretung ihrer Eisenbahnen an das Reich auszuüben, — eine solche Drohung vermöchten wir nur als eine der so häufig wahrzunehmenden Aeußerungen übereifriger Fürsprecher der Aufsaugung der Rechte und des Bestands der Einzelstaaten zu erachten, da hier die in der Reichs-Verfassung vorausgesetzte Nothwendigkeit, eine Lücke des deutschen Eisenbahn-Netzes auszufüllen, nicht vorläge, die Maaßregel also eine ganz verwerfliche wäre.

Wir könnten es aber auch nicht für rechtlich zuläßig halten, daß ohne eine vorangegangene förmliche Abänderung der Reichs-Verfassung und gegen den Willen einer, zu ihrer Verhinderung genügenden Stimmenzahl im Bundesrathe, mit einer *theilweisen Ausführung eines Planes* zu Uebernahme von Eisenbahnen auf das Reich durch ein bloßes einfaches Reichsgesetz vorgegangen würde. Und zwar schon aus dem Rechtsgrunde nicht (der Interessengründe werden wir an ihrer Stelle erwähnen), weil die mangelnde Zuständigkeit des Reiches einer theilweisen Uebernahme der deutschen Eisenbahnen auf das Reich gerade ebenso entgegensteht, wie einer allgemeinen, und eine theilweise Ausführung eines solchen verfassungswidrigen Planes den Prozeß mit der Execution anfangen hieße.

Wenn also damit vorgefahren werden sollte, daß die Preußische Regierung einen Vertrag über Abtretung der Preußischen Staatsbahnen an das Reich mit der Reichs-Regierung abschließen und letztere denselben mit Beiseitlassung der Verfassungsfrage und unter Zustimmung einer einfachen Mehrheit des Bundesraths dem Reichstage zur Zustimmung vorlegen sollte, so würden wir ein solches Verfahren als eine schreiende Verletzung der Reichsverfassung betrachten zu müssen glauben. Denn das Reich kann ohne vorgängige Abänderung der Verfassung keine andere Funktionen als solche übernehmen, welche die Verfassung ihm überträgt — *und vollends Funktionen von so unermeßlicher Tragweite, welche in ihren Consequenzen darauf hinauslaufen würden, den deutschen*

Staaten ihre wichtigsten staatlichen Rechte, ihren Wirkungskreis für das Wohl ihrer Länder und damit ihre Rechte und Pflichten, sowie ihre Existenzbedingungen auf einem der allerwichtigsten Gebiete des staatlichen und menschlichen Lebens zu entziehen.

Das Verhältniß von Preußen, das so ganz vorwiegend im Besitze der Reichsgewalten ist, zu dem Reich, ist ein rechtlich wie thatsächlich so gänzlich verschiedenes von dem Verhältnisse der übrigen deutschen Staaten zum Reiche, daß Preußen im Deutschen Reiche mit allem Möglichen scheinbar aufgehen kann, ohne sich selbst zu verlieren, während es für die übrigen deutschen Staaten einfach der Tod ihrer Rechts-Sphäre und schließlich ihrer Existenz ist.

Es gibt zweifellos viele Leute in Preußen, welche dies wünschen mögen, und es gibt ja selbst im übrigen Deutschland Solche, welche für Alles Sinn haben, nur nicht für die Rechte und die Lebensbedingungen ihres Heimathlandes; aber man sollte wenigstens hoffen dürfen, daß unter den Regierungen der nichtpreußischen Staaten keine sei, welche sich der Bedeutung dieser Existenzfrage für alle deutschen Einzelstaaten verschließt und an der Vertheidigung des verfassungsmäßigen Rechtsbodens sich nicht betheiligen würde.

Indessen, so wichtig und so unbedingt berücksichtigungswerth auch das Recht in staatlichen Verhältnissen ist, so lehrt doch die Erfahrung, daß der Schutz der Rechte und die erforderliche Energie und Zähigkeit in ihrer Vertheidigung ihre Wurzel in der richtigen und ernsten Würdigung der dabei auf dem Spiele stehenden Lebensinteressen haben müssen.

Dies führt uns zu

der Interessenfrage.

Es möge gestattet sein mit einigen

allgemeinen Seiten dieser Frage

zu beginnen.

Hier wird es nicht an der Einwendung fehlen: wer dafür sei,

daß die Eisenbahnen in den Händen des Staates sein sollen, der müsse noch entschiedener dafür sein, daß sie in den Händen des Reiches seien.

Nichts könnte unrichtiger sein. Denn, was im Eisenbahnwesen für einen Staat gilt, der als solcher nur gemeinschaftliche öffentliche Angelegenheiten aller seiner Angehörigen hat, und für alle Theile seines Landes und Volkes das gleiche Interesse, die gleiche Liebe und die gleiche Sorge hat und nothwendig haben muß, dies gilt keineswegs für einen Bund von Staaten, deren natürliche geographischen, orographischen, Boden-, Cultur-, Gewerbs- und Handels-Verhältnisse, geistige Entwicklung und Wohlstand, deren Stammeseigenthümlichkeiten, gesammte Landes- und Eisenbahninteressen und mit diesem Allem zusammenhängenden Finanzverhältnisse, vollkommen verschieden sind. Die Berücksichtigung aller dieser verschiedenen Interessen der einzelnen Bundesstaaten auf dem Gebiete dieser Verkehrsanstalt kann nicht den herrschenden, wesentlich in der Hand einer Vormacht ruhenden Bundesgewalten überlassen werden. Es kann nur und muß gerechterweise ein jeder Bundesstaat nach der ihm allein zustehenden Kenntniß seiner Landesverhältnisse und Bedürfnisse und auf seine Kosten, daher auch nach seiner freien Entschließung für sein Eisenbahnnetz sorgen — natürlich im Anschluß an das der Nachbarstaaten und ganz Deutschlands, wie dies sein eigenes höchstes Interesse verlangt, auch ohne alle Reichsbefehle schon vor der Existenz des Reichs geschehen und übrigens durch die Vorschriften der Reichsverfassung verbürgt ist.

Man sucht dagegen den Wegfall von Meinungsverschiedenheiten und Reibungen, die leichtere Verwaltung durchgehender Züge auf lange Strecken und andere, oben, auf S. 2 u. f., aufgeführte Vortheile einer einheitlichen Verwaltung geltend zu machen. Wir haben a. a. O. die große Uebertreibung in dieser Darstellung nachgewiesen. Für die Verkehrszwecke, wie z. B. für durchgehende Züge ist und wird auch jetzt schon wahrscheinlich so viel gesorgt, als von Reichswegen geschehen dürfte, und wenn die deutschen Staaten die Privatbahnen in ihren Gebieten erwerben, so würde damit schon eine sehr befriedigende Vereinfachung in allen Beziehungen erzielt.

Dagegen würden die gerügten Inconvenienzen der bestehenden

Verhältnisse bei einer Vereinigung der deutschen Eisenbahnen in der Hand des Reichs weit mehr als aufgewogen durch die Ungeheuerlichkeit der Verwaltungsmaschine, welche sich über so viele Einzelnstaaten erstrecken würde, mit allen ihren Reichsmittelstellen, die an Stelle der Landesbehörden träten, und mit der baren Unmöglichkeit für eine solche monströse Centralverwaltung eines Bundes von so vielen und so völlig verschiedenen Ländern und Stämmen, deren Verkehrsbedürfnisse und Verhältnisse so zu kennen und zu berücksichtigen wie sie die Verwaltung der Bahnen des eigenen Staates kennt, und nicht nur im Ganzen und Großen, sondern täglich und stündlich in allen Verhältnissen berücksichtigt.

Gewiß ist, daß Bayern und Württemberg, welche ihre eigene Post und ihre eigenen Telegraphen behalten haben, sich viel besser dabei befinden, als die Länder, welche diese Einrichtungen an das Reich abgetreten haben; daß z. B. in Württemberg verhältnißmäßig viel mehr Post- und Telegraphenstellen, wohlfeilere Taxen und viel rücksichtsvollere und coulantere Verhältnisse in der Verwaltung stattfinden.

Die vermeintlichen Vortheile einer Concentration der deutschen Eisenbahnen in den Händen des Reiches hätte aber eine weitere Kehrseite von größter und gefährlichster Tragweite. Denn mit einer solchen Concentration aller deutschen Eisenbahnen in den Händen der deutschen Vormacht würde der ganze Verkehr Deutschlands, innerer sowohl als Ein- und Ausfuhrverkehr, es würde die Existenz jedes Productionszweiges, sei es bergmännischer, landwirthschaftlicher, industrieller oder commerzieller, jedes Marktes und jeder Handelsstadt in die Hände eines herrschenden deutschen Staats und schließlich eines Beamten derselben gegeben. In einem Einzelstaate bringt dies keine Gefahren mit sich, weil die Regierung und ihre Behörden dem eigenen Lande verantwortlich sind und weil die Regierung das größte Interesse hat und sich in der natürlichen Nothwendigkeit befindet, allen ihren Landestheilen und Angehörigen sich gleich wohlwollend zu erweisen. In einem Bundesstaate ist dies ein ganz anderes Verhältniß, da die nicht im Besitze der executiven Bundesgewalten befindlichen Bundesstaaten macht- und einflußlos der Verfügung über ihre Landesinteressen und über ihre

Angehörigen gegenüber ständen. Was dies bei einem über die Verkehrsverhältnisse so souverain entscheidenden Verkehrsmittel heißen will, wie die Eisenbahnen sind, bedarf keiner Ausführung für Jemand, der einen Begriff von der Sache hat. Die Angehörigen jedes deutschen Staates haben daher das vollste Recht, von ihrer Regierung unbedingt zu erwarten, daß sie sie nicht den Verfügungen, dem Wohl- oder Uebelwollen landesfremder Gewalten und Behörden über ihre Lebensinteressen im Verkehr überlassen, sondern die Rechte ihres Landes im Eisenbahnwesen in ihrer eigenen Hand, versteht sich unter genauster Beobachtung der reichsverfassungsmäßigen Vorschriften, behalten.

Auch würden die Eisenbahninteressen voraussichtlich ein Haupt-Wahlagitationsmittel bei den Reichstagswahlen und durch die Bemühungen der Abgeordneten, für ihre Bezirke etwas darin zu erreichen, ein großer Uebelstand in den verschiedensten Beziehungen sein, dessen politische und sittliche Verwerflichkeit keiner Erörterung bedarf. Aehnliche Verhältnisse innerhalb einer Landesvertretung sind unendlich weniger gefährlich und schädlich als bei Vertretern im Reichstag, schon weil sie hier viel leichter von den Collegen jedes Abgeordneten und von der öffentlichen Meinung des Landes zu controliren sind, und dann auch, weil keine so großen öffentlichen Interessen dabei auf dem Spiele stehen.

Uebrigens fiele natürlich der so vielfach geltend gemachte Vortheil der Concentration aller Eisenbahnen in Reichshänden — die Beseitigung der vielen Verwaltungen, Controlen, Abrechnungen 2c. — von selbst weg, wenn diese Concentration nicht einträte, *wenn also namentlich die Privatbahnen nicht oder nur einzelne derselben erworben werden sollten*, wie dies jetzt von Berlin verlautet und auch nach den Motiven des Gesetzes-Entwurfs vom 24. März 1876 anzunehmen scheint. Dann würde die Erwerbung blos der Staatsbahnen oder ihrer Hauptlinien durch das Reich, wie sie jetzt zuerst mit den gesammten preußischen Staatsbahnen angestrebt wird, in der Aussicht, die übrigen Regierungen zu dem gleichen Schritte zu bewegen oder zu nöthigen, in der That (mögen ihre Motive übrigens sein, welche sie wollen) hauptsächlich als eine Maßregel wirken, welche die Nullificirung der landesherrlichen Wirksamkeit für das Wohl

der betreffenden Länder, der Bedeutung, des Ansehens und schließlich des Halts der deutschen Dynastien, Regierungen und Staaten zur unausbleiblichen Folge haben müßte.

Möchte daher, nach dem Grundsatze principiis obsta der (wie immer sie gemeint sein möge) so verhängnißvollen Maßregel der Uebernahme der Preußischen Staatsbahnen und staatlichen Rechte im Eisenbahnwesen auf das Reich, und ebenso auch Reichs-Eisenbahngesetzen, wie den beiden bis jetzt entworfenen, weche gleichfalls eine Mediatisirung der deutschen Staaten auf diesem Gebiete mit sich gebracht hätten, mit aller Festigkeit von sämmtlichen deutschen Staaten die Zustimmung verweigert werden.

Nach unserer bescheidenen Ansicht kann das Reichs-Eisenbahnamt, wenn es sich strenge innerhalb der reichsverfassungsmäßigen Zuständigkeit hält und sich darin auf das Nothwendige beschränkt, eine nützliche Wirksamkeit entwickeln, im Einklang mit allen deutschen Regierungen und Eisenbahnbehörden und unter dankbarer Anerkennung derselben, und es dürften auf diesem Wege alle die Schwierigkeiten und Meinungsverschiedenheiten verschwinden, weche das Verhältniß der Einzelstaaten zu dem Reichs-Eisenbahnamt und zu seinen Vorgesetzten getrübt haben. Das ne quid nimis dürfte auch in diesen Verhältnissen sich als das Zweckmäßigste erweisen. Dieß ist freilich ein frommer Wunsch, dessen Erfüllung von Factoren abhängt, welche bis jetzt gerade die entgegengesetzte Richtung der weit über die Reichsverfassung hinausgehenden Ausdehnung der Reichszuständigkeit im Eisenbahnwesen mit immer ungemessenener steigenden Ansprüchen verfolgt haben. Einer Verfolgung dieser Richtung gegenüber könnte es eben für eine jede deutsche Regierung, wie es uns scheint, nur e i n e mögliche Haltung geben: von ihrer Seite die Rechte und Existenzbedingungen der deutschen Staaten auf jedem verfassungsmäßig zulässigen Wege mit äußerster Festigkeit zu vertheidigen.

Betrachten wir nun aber die

besonderen Interessen,

von denen es sich handelt. Es sind dies die verschiedensten und wichtigsten, die es geben kann.

Vorerst, was

die Anlage von Eisenbahnen

betrifft.

Es wäre der größte Irrthum, wenn man dabei blos diejenigen deutschen Staaten betheiligt wähnen würde, welche Staatsbahnen besitzen. Die Staaten, *welche bis jetzt blos Privatbahnen hatten*, haben in Beziehung auf die Anlage von Eisenbahnen das gleiche Interesse, das Eigenthum der deutschen Eisenbahnen, und wäre es vorläufig auch nur das der Staatsbahnen, nicht an das Reich übergehen zu lassen, wie die Staaten mit Staatsbahnen. Denn wenn das Reich sich der Staatsbahnen quovis modo bemächtigt, so darf man für gewiß ansehen, daß die Rechte zur Anlage von Staats- und zu Concessionirung von Privatbahnen gleichfalls in irgend einer Form an das Reich hinüber gehen. Denn das Reich könnte, wenn es im Besitze der deutschen Hauptbahnen wäre, sich unmöglich gefallen lassen, daß der Einzelstaat zum Nachtheile des Reichs Privatbahnen nach Belieben concessioniren dürfte. Damit würde aber den deutschen Staaten, welche bis jetzt nur Privatbahnen hatten, ihr ganzes Recht, bei dem Bau von Eisenbahnen in ihren Gebiete ein entscheidendes Wort zu sprechen und die Interessen ihres Landes zu wahren, ebenso entzogen wie den Staaten mit Staatsbahnen. Die Bedeutung dieses Rechtes für ein Land, sei es in positiver oder in negativer Beziehung, wird aber jede deutsche Regierung aus eigener Erfahrung vollständig zu würdigen wissen. Auch wird man der Weisheit aller deutschen Regierungen vertrauen dürfen, daß wenn die, nach Preußen im Größenverhältniß folgenden deutschen Mittelstaaten, welche hauptsächlich im Besitze von Staatsbahnen sind, ihre wichtigsten staatlichen Rechte und Existenzbedingungen verlieren, der Halt und Fortstand der übrigen deutschen Staaten ebenfalls ihrem Untergang entgegen gehen. Denn wenn die deutschen Regierungen vollends auf einem wichtigsten Gebieten des Staatslebens nach dem anderen ihre Rechte und damit die Möglichkeit, für die Wohlfahrt ihrer Länder zu sorgen, verlieren und in den Augen ihrer Staatsangehörigen zur Tapisserie heruntersinken, so ist leicht zu erachten, was das Endergebniß sein wird.

Nun aber, was die Staaten betrifft, welche Staatsbahnen besitzen und mehr oder weniger den Grundsatz hatten, für die Verkehrsbedürfnisse ihres Landes auf diesem Wege zu sorgen.

Hier weiß Jeder, der mit dem Gegenstande näher vertraut ist, ja jeder Einwohner des Landes, daß nicht nur das Aufkommen und die Entwickelung, sondern auch die Erhaltung der seitherigen materiellen und geistigen Blüthe eines jeden Bezirkes im Lande von der Verästelung des Eisenbahnnetzes über dasselbe abhängt. Nur die größte Kurzsichtigkeit erblickt darin eine Gefahr für die Staatsfinanzen. Allerdings wird der finanzielle Ertrag jedes Eisenbahnnetzes nothwendig nach Procenten des Anlagecapitals ein geringerer, je enger geflochten das Netz im volkswirthschaftlichen und geistigen Interesse wird. Und diese Rücksicht ist der Beweggrund für richtigrechnende Privatbahn-Verwaltungen, ihr Netz möglichst wenig zu verästeln, weil diese Gesellschaften nicht zum allgemeinen Besten des Landes, sondern für den möglichst hohen Nutzen ihrer Gründer, Verwaltungsbeamten und Actionäre angelegt sind. Und nach ähnlichen Grundsatze, wie die Privatbahnen, würde unfehlbar das Reich als Eigenthümer der seitherigen Staatsbahnen verfahren; ein Reichsverkehrs-Minister würde in erster Linie darauf Bedacht nehmen, dem Reiche einen möglichst großen Reinertrag der Reichsbahnen zu liefern, wie die Reichs-Postverwaltung stets darauf ausgeht, dem Reiche Ueberschüsse von Millionen zu liefern, und deßhalb in Bewilligung von neuen Poststellen und von Erleichterungen des Publikums um sehr viel zäher ist, als die Postverwaltungen der Einzelstaaten, welche noch im Besitze der Post sind. Ganz anders dagegen sind die Interessen und ist das Verfahren der Einzel-Staaten mit Staatsbahnen. Das Interesse, und zwar nicht nur das politische, das Cultur- und das volkswirthschaftliche, sondern auch das richtig aufgefaßte finanzielle Interesse dieser Staaten gewinnt bei der Ausdehnung ihres Eisenbahn-Netzes viel mehr, als der geringere Procentsatz aus ihrem größeren Eisenbahn-Anlage-Capital ihnen verhältnißmäßig an Reineinnahme aus ihren Eisenbahnen entzieht. Es trifft dies gerade vorzugsweise bei den nichtpreußischen Staaten zu, weil diese Staaten zu ihrem Glück ihren reichen Besitz an Staatswaldungen,

Domänen, Hüttenwerken, Salinen u. s. w. erhalten und vermehrt haben, und in Folge der fortschreitenden Verzweigung ihres Staatsbahn-Netzes über alle Landestheile der Ertrag dieser wichtigen Staats-Einkünfte und der ihrer directen und indirecten Steuern um weit mehr sich erhöht, als einzelne dieser Staaten zur vollen Verzinsung ihrer Eisenbahnschuld zuzuschießen in der Lage sein können.

Wir haben dies in unserer Schrift über den Entwurf eines Reichs-Eisenbahn-Gesetzes vom Jahr 1874, S. 43, beispielsweise für Württemberg in Zahlen nachgewiesen, wo der Ertrag des Staats-Eigenthums und der Steuern seit der Anlage der Eisenbahnen und ihrer Verzweigung ums 5- bis 6fache mehr zugenommen hat, als der Reinertrag der Eisenbahnen unter dem Zinsenbetrage aus dem Anlage-Capital beträgt, wenn man diesen Zinsenbetrag auch nicht blos aus den dafür aufgenommenen Anlehen berechnet. Aehnliches dürfte sich ebenso für Baden nachweisen lassen, während in Bayern die Rente der Staatsbahnen die Zinsen der Anlagekosten zur Zeit etwas übertreffen dürfte, in Sachsen beträchtlich höher ist.

Die Schulden aller deutschen Mittelstaaten werden aber regelmäßig amortisirt; ihre Eisenbahnen sind es zum Theil bereits, und wenn sie seiner Zeit getilgt sein werden, so werden die Eisenbahnen ein höchst werthvolles Eigenthum der betreffenden Staaten und es werden diese im Stande sein, neben einem schönen Reinertrag zu Erleichterung ihrer Steuerpflichtigen, den Verkehr des Publikums zu äußerst wohlfeilen Fahrtaxen und Frachten zu besorgen. — Eine Abtretung der Eisenbahnen an das Reich, wäre daher schon aus diesem Gesichtspunkt in finanzieller wie in volkswirthschaftlicher Hinsicht unverantwortlich.

Alle diese Mittelstaaten aber befolgen übrigens jetzt schon den Grundsatz, ihr *nächstes unmittelbares* finanzielles Interesse bei der Frage von Ausdehnung ihres Staats-Bahn-Netzes nicht als das maaßgebende zu betrachten, sondern das *volkswirthschaftliche* und das *hierauf sich gründende Finanz-Interesse* des Staates, welches sich durch weit höhere Zunahme des Ertrags aus

ihrem reichen Eigenthum und aus ihren directen und indirecten Steuern ergibt.

Deßhalb fahren alle diese Staaten zum Segen ihrer Länder fort, ihre Staats-Bahnen mehr und mehr über ihr ganzes Gebiet und im Anschluß an alle Nachbarstaaten zu vervollständigen, und sie erfüllen damit eine Pflicht der ausgleichenden Gerechtigkeit gegen ihre verschiedenen Landestheile.

Wir werden sehen, um das wie Vielfache sie darin — nicht nur was die Staatsbahnen, sondern auch wenn man Staats- und Privatbahnen zusammenrechnet — vor Preußen voran sind.

Es wäre daher ein ebenso unerträgliches als ungerechtes Verhältniß, wenn sie mit der Vervollständigung ihres Eisenbahn-Netzes von dem guten Willen der Reichs-Factoren, die ja doch nach den thatsächlichen Verhältnissen, eigentlich preußische Faktoren sind, abhängig werden sollten; wenn sie nach Berlin darum betteln gehen müßten, während sie die Mittel und den Willen haben, sich selbst zu helfen — aber allerdings nur dann haben, wenn sie in ihrem Besitze ihres ganzen Eisenbahn-Netzes bleiben. Denn daß sie von diesem ihre einträglichen Linien abtreten und nachher die uneinträglichen und verlustgebenden auf ihre Kosten, oder mit Zuschüssen ihrer Staatscassen bauen und betreiben sollten; dies wäre doch ein ganz naturwidriges Verhältniß, und dieses Verhältniß würde ihnen nach den oben angeführten Motiven des Preußischen Gesetz-Entwurfs in der That drohen (zu vergl. oben S. 77—80).

Auch wären sie, da das ganze preußische Netz von Staatsbahnen, fertigen, im Bau befindlichen und zum Bau bestimmten, und die Rechte des preußischen Staates an den von ihm verwalteten Privatbahnen an das Reich abgetreten werden sollen, dem ausgesetzt, daß das Reich eine Ergänzung dieses Reichsbahnnetzes in Preußen anspräche, ihnen aber, wenn sie eine Ergänzung ihres Eisenbahnnetzes auf Reichskosten verlangten, erklärt werden könnte: wir haben jetzt für andere Linien zu sorgen; wollt Ihr diese Bahn haben, so baut sie selbst oder bringet Opfer dafür.

Diese Seite der Sache wäre für die nichtpreußischen Staaten, welche ihre Länder mit einem Netze von Staats-Eisenbahnen bedeckt haben, eine um so gefährlichere, je mehr diese Länder vor Preußen und ganz besonders vor dem Gros der preußischen Monarchie, den Provinzen zwischen der Elbe und Rußland im Eisenbahnbau und Besitz überhaupt und im Besitze von Staatsbahnen insbesonders voraus sind.

Nach den beiliegenden Zusammenstellungen besaß im Jahr 1874

		per □ Kilometer Kilometer Länge:	per Million Einwohner Kilometer Länge:
Staatsbahnen:	Preußen	0,0115	163,50
	Bayern	0,0416	649,12
	Sachsen	0,0685	401,74
	Württemberg	0,0604	647,56
	Baden	0,0739	771,72
	(Den bad. Theil an der Main-Neckarbahn ungerechnet.)		
	Baden mit Anth. an Main-Neckb.	0,0761	793,54
	Hessen	0,0293	264,14*)
	Oldenburg	0,0853	788,41**)

*) Nach der Vorlage des K. Preuß. Handels-Minist. vom 17. Januar 1876, S. 73, und dem Jahresberichte des Gr. Bad. Hand.-Minist. v. 1876 befinden sich von 87,5 Kilometer der Main-Neckar-Bahn auf preuß. Gebiete 6,3, auf badischem 31,9, mithin auf hessischem . . . . 49,3 Kilometer;
dazu die vom hessischen Staate neuerworbene oberhessische
Bahn mit . . . . 176,0 "
Zusammen 225,3 Kilometer.

Unter den Zahlen für Preußen ist nicht enthalten der preußische Antheil an der Thüringer-Bahn und der kleine Antheil Preußens an der Main-Neckar-Bahn, was aber dem Flächenmaaß der Preußischen Monarchie von 348,339,24 Quadr.-Kilometer gegenüber jedenfalls unerheblich ist.

Unter den badischen Staatsbahnen sind (wie gewöhnlich in den Statistiken) auch die vom badischen Staate betriebenen Privatbahnen mitbegriffen, unter den Staatsbahnen der übrigen Staaten nicht.

**) Der Verfasser dieser Zeilen hat diese Zusammenstellungen aus der vom Reichskanzleramte dem Reichstage den 8. November 1875, nach den von den Eisenbahn-Verwaltungen gelieferten Materialien, mitgetheilten Uebersicht der Betriebs-Ergebnisse der deutschen Eisenbahnen im Jahre 1874 und die darauf ge-

Aus diesen Zahlen erhellt, daß der Besitz Preußens an Staatsbahnen gegenüber von dem dieser Mittelstaaten ein verhältnißmäßig

---

gründeten Berechnungeu mit solcher Genauigkeit gemacht, daß alle einzelnen Zahlen zusammengerechnet in Vergleichung mit den Ergebnissen der Hauptsumme bis einschl. der Decimalbrüche übereinstimmen.

Unrichtigkeiten in denselben können daher lediglich auf Fehlern in dem an die Eisenbahn-Verwaltungen hinausgegebenen Fragenbogen oder in Fehlern der Bericht-Erstattungen Seitens der Eisenbahn-Verwaltungen beruhen.

Unrichtigkeiten aus Fehlern der Fragestellung (der Rubriken) haben ihren Grund namentlich darin, daß nach dieser Fragestellung bei der Berechnung des Rein-Ertrags von den Anlage-Capitalien die von den Eisenbahnen selbst zu letzteren verwendeten Betriebsüberschüsse nicht abzuziehen waren, wodurch bei einzelnen Bahnen ein zu kleiner Rein-Ertrag erscheint.

Jedenfalls wesentlich mit aus diesem Grunde erscheint z. B. bei Württemberg im Jahre 1874 nur ein Rein-Ertrag der Staatsbahnen von 3,05 %, während nach dem amtlichen Jahresberichte (Staats-Anzeiger v. 17. März 1876) derselbe 3,52 % betrug (vor Einführung des neuen Gütertarifs).

Andere Unrichtigkeiten und Ungleichheiten liegen nicht unwahrscheinlich darin, daß nicht alle Eisenbahnverwaltungen in allen Berechnungen nach den gleichen Grundsätzen verfuhren. So ergiebt sich, wie schon oben (S. 17) erwähnt, aus der vom Reichskanzleramte mitgetheilten Uebersicht ein Rein-Ertrag der preuß. Staatsbahnen im Jahr 1874 von durchschnittlich . . . . . 5,37 %, während dasselbe in der Vorlage des Herrn Handelsministers an den preußischen Landtag vom 17. Januar 1876, S. 83., nur zu . . . . 3,65 % berechnet ist, ein Unterschied, welcher bei Vergleichung von Ziff. 14, a u. b der Reichs-Uebersicht mit den vom technischen Eisenbahnbureau des Handels-Ministeriums veröffentlichten „statistischen Nachrichten für" 1874, S. 6 u. 7, jedenfalls wesentlich auf Differenzen im Abzug von Ausgaben, theils in solchen zu Meliorationen, theils und insbesondere zu Erneuerungen seinen Grund zu haben scheint, da in der Berechnung des Handels-Ministeriums beiderlei Ausgaben (die für Erneuerungen und die für Meliorationen) vom Rein-Ertrag abgezogen sind, nach dem Rubrikenplan für das Reich aber die Ausgaben auf Meliorationen nicht abzuziehen waren, die Ausscheidung dieser beiderlei Ausgaben aber dem Ermessen der Berichterstattungen an das Reich überlassen gewesen sein dürfte.

Das Reichskanzleramt hat auch schon unter'm 25. November 1874 bei seiner Mittheilung der ähnlichen Uebersichten fürdie Jahre 1867—73 und ebenso neuerdings den 8. November 1875 bemerkt, daß die Grundsätze der Buchung bei den verschiedenen deutschen Eisenbahnen erst übereinstimmend zu regeln seien, diese Aufgabe aber sehr umfängliche und schwierige Vorarbeiten erheische, welche mit Nachdruck betrieben werden.

Aller dieser Verschiedenheiten unerachtet, welche eine richtige Vergleichung der Rein-Erträge bis jetzt nicht gestatten, enthält das fragliche Reichs-Verzeichniß

sehr geringer ist. Sachsen, Württemberg und Baden haben 6—7mal mehr Staatsbahnen, Bayern 4mal mehr per □ Kilometer als Preußen und auch auf 1 Million Einwohner haben sie das Vielfache.

Wenn man nun auch (obgleich das Rechts- und finanzielle Verhältniß ein ganz anderes als bei den Staatsbahnen ist) die Staats- und die von den betr. Staaten in Betrieb genommenen Privatbahnen zusammenrechnen könnte, wonach dieselben mit einander im Jahre 1874 betrugen:

	per □ Kilometer Kilometer Länge:	per Million Einwohner Kilometer Länge
in Preußen	0,0186	263,43
„ Bayern	0,0116	649,12
„ Sachsen	0,0750	439,72
„ Württemberg	0,0604	647,56
„ Baden, ohne Main-Neckarbahn-Antheil	0,0739	771,72
„ „ mit „ „ „	0,0761	793,54
„ Hessen	0,0293	264,14
„ Oldenburg	0,0353	788,41

so bliebe das Mißverhältniß immerhin enorm.

Die hier genannte Gruppe nicht-preußischer deutscher Staaten besitzt aber auf einem Gesammtgebiete von 138,666 □ Kilometer an Staatsbahnen (einschl. der oberhessischen Bahn und der badischen und hessischen Theile der Main-Neckarbahn) . . . . 6936,66 Kilom.
oder durchschnittlich per □ Kilometer . . . . . 0,0500 „
während Preußen auf 348,339,29 □ Kilom nur 4037,16 „
oder per □ Kilometer nur . . . . 0,0115 „
die ersteren Staaten also durchschnittlich beinahe fünfmal so viel Kilometer Staatsbahnen per □ Kilometer besitzen,

und die ersteren Staaten an Staats- und vom

---

doch so viele Zahlen von Interesse, daß dieselben immerhin zu gewissen Vergleichungen von wesentlichem Werthe sind.

Da die Statistik des Vereins deutscher Eisenbahnen für 1874 bei der Ausarbeitung gegenwärtiger Schrift noch nicht erschienen ist, so konnten wir diese nicht zu Grunde legen.

Staate verwaltete **Privatbahnen** zusammen . . 7034,71 Kilom.
oder durchschnittlich per □ Kilometer . . . . . 0,0507 „
während Preußen an solchen Bahnen zusammen nur 6504,87 „
oder per □ Kilometer nur . . . . 0,0186 „
mithin per □ Kilometer nicht 2/5 der Kilometerlänge, welche die deutschen Mittelstaaten besitzen.

Auch steht Preußen hinter den im Staatsbau vorgeschrittensten dieser Länder: Baden, Sachsen, Württemberg noch viel weiter darin zurück.

Es ist daher schon aus diesem Gesichtspunkt ein unberechtigter Anspruch, wenn Preußen mit der Reichscocarde am Hut mit seinem verhältnißmäßig so kleinen Besitze an Staats- und vom Staate verwalteten Privatbahnen andern deutschen Staaten ihre verhältnißmäßig viel vollständigeren solchen Bahnnetze oder deren einträgliche Hauptbahnen entziehen, ihr wohlerworbenes Eigenthum und den Betrieb ihrer Eisenbahnen in Reichs-Hände bringen, seine Bundesgenossen im klaren Widerspruch mit der Verfassung durch seinen Reichs-Eisenbahnplan und die in demselben angestrebten „Machtmittel“ bestimmen wollte, ihre keineswegs dem Reiche abgetretenen staatlichen Rechte über die von ihnen hergestellten Verkehrswege aufzugeben.

Dazu kommt, daß selbst **mit Einschluß** der in **Privat-Verwaltung stehenden Privatbahnen** Preußen verhältnißmäßig viel weniger Kilometer Eisenbahnen hat als die obengedachten deutschen Staaten.

Davon befanden sich im Jahre 1874 an **Eisenbahnen überhaupt:**	per □Kilometer Kilometer Länge:	per Million Einwohner Kilometer Länge:
in Preußen	0,0393	555,57
„ Bayern	0,0474	740,00
„ Sachsen	0,0916	536,61
„ Württemberg	0,0613	657,47
„ Baden, ohne Antheil an Main-Neckar-Bahn	0,0739	771,72
„ „ mit „ „ „	0,0761	793,54
„ Hessen	0,0915	823,92
„ Oldenburg	0,0353	788,41

Die hier genannte Gruppe nichtpreußischer deutscher Staaten besaß aber im Jahre 1864 auf einem Gesammt-Gebiete von 138,666 □ Kilometer an Eisenbahnen überhaupt . . . 8,218,88 Kilometer,

mithin per □ Kilometer durchschnittlich . . 0,0594 Kilom.

während Preußen auf 348,339,29 . . . . . 13,718,96 Kilometer,

also per □ Kilometer durchschnittlich nur . 0,0393 Kilom.

Diese ungemeine Inferiorität Preußens im Besitze von Eisenbahnen gegenüber von anderen deutschen Staaten — welche noch viel stärker als im Durchschnitte sich ausprägt im Vergleich mit Sachsen, Baden, Württemberg und Hessen — hat aber ihren Grund in verschiedenen Verhältnissen. Vor Allem in der fehlerhaften preußischen Eisenbahnpolitik, mittelst welcher Preußen damit begonnen hat, zu erklären, daß der Staat keine Eisenbahnen baue, und die besten Linien der Privalspeculation überlassen hat — welche letztere sich wohl hütete, das Land mit einem Eisenbahn-Netz in gemeinnütziger Weise zu bedecken, sondern sich nur auf Ausbeutung der rentabelsten Strecken warf — und daß der Staat dadurch die Mittel verloren hat, um ein enger verzweigtes Netz auch auf wenig rentabelen Richtungen über das Land zu flechten. Sodann aber liegen die Ursachen des namentlich in den östlichen Pro- der preußischen Monarchie sehr wenig dichten Eisenbahn-Netzes auch in der geringen Fruchtbarkeit und Bevölkerung und in der Armuth dieser Provinzen an Städten und volkreichen, wohlhabenden Dörfern.

Ganz anders liegen dagegen die Verhältnisse in anderen Ländern Deutschlands, namentlich in Süddeutschland und in Sachsen. Hier waren die Regierungen besser berathen; sie begannen, wie in Süddeutschland, mit dem Staatsbau der besten, oder folgten wenigstens, wie in Sachsen, zeitig mit diesem Bau von Hauptlinien und gewannen dadurch die Mittel, auch auf wenig einträglichen Routen der Forst- und Landwirthschaft, den Gewerben und dem Handel des Landes durch ein enger und enger geflochtenes Netz von Staatsbahnen aufzuhelfen. Sie folgten nicht der verfehlten preußischen Eisenbahnpolitik und deshalb stehen sie jetzt im Eisenbahnwesen so weit vor Preußen voran.

Was würde aber die Lage dieser Länder sein, wenn sie sich ihre Eisenbahnen und ihre staatlichen Rechte im Eisenbahnwesen, namentlich

das Concessionsrecht (eine Gefahr, welche ihnen in den beiden bisherigen Entwürfen eines Reichs-Eisenbahn Gesetzes eventuell drohte) vom Reiche — mit anderen Worten von Preußen — entreißen ließen? Sie wären dem ausgesetzt, daß man ihnen in Berlin sagen könnte: „Ihr „habt Eisenbahnen genug, ja Ihr habt verhältnißmäßig viel mehr als „Euch gehören; Eure Eisenbahnen ertragen geringe Zinsen" — wie dies unvermeidlich, von außerordentlich günstigen Verkehrs-Verhältnissen abgesehen, der Fall ist, wenn ein Staat nicht in übel berechnetem fiscalischen Sinn auf eine unmittelbar hohe Rente der Eisenbahnen, sondern auf Emporbringung der Erzeugungsquellen des Absatzes und des Wohlstandes, sowie auf die unmittelbare Steigerung seiner finanziellen Hülfsmittel sieht — „das Reich muß daher darauf Bedacht nehmen, „die an Eisenbahnbesitz zurückstehenden deutschen Länder damit zu ver„sehen, und das sind vorzugsweise die preußischen Provinzen im nord„deutschen Tieflande."

Wir im übrigen Deutschland könnten dann die Ehre haben, die wegen voraussichtlich schlechten Ertrags bis jetzt nicht unternommenen oder verunglückten preußischen Bahnen in der norddeutschen Tiefebene mit unsern Reichssteuern bauen zu helfen, an ihrem Betriebs-Deficit mitzubezahlen, und uns erklären lassen zu müssen, daß, wenn wir unser Netz erweitern wollen, wir es auf unsere Kosten thun müßten, oder unser Land auf Privatbahnen verwiesen und diese von Reichswegen concessionirt zu sehen.

Nein, da sind uns doch die deutschen Länder, welche bis jetzt mit so richtigem staatlichen und volkswirthschaftlichen Blick und mit Anstrengung aller ihrer Kräfte für ihre Verkehrsbedürfnisse gesorgt haben, zu lieb, als daß wir sie einer solchen Mediatisirung und Leibeigenschaft unterworfen zu sehen wünschten. Behalte Preußen seine Bahnen für sich, erwerbe es oder erwerbe es nicht die preußischen Privatbahnen, baue es sein Eisenbahnnetz mit weiten oder engen Maschen, aber lasse es uns unser Eigenthum und die Sorge für Weg und Steg in unseren Ländern. Wir haben unsere Länder bedeckt mit dem engst geflochtenen Netze von Staats-, Bezirks- und Gemeinde-Chausseen und längst vor Preußen die Weggelder aufgehobeu; jeder

deutsche Mittelstaat verwendet Millionen auf diese verschiedenen Chausseen.*) Sollten wir, nachdem wir unsere Caussеen gebaut haben, nun auch die preußischen zu bauen mitberufen werden, und dann mit Verbesserung und Erweiterung unseres Chausseenetzes warten müssen, ob es dem Reich gefällig wäre zu finden, daß uns noch etwas Weiteres an Kunststraßen gebühre? Gerade so ist es mit den Eisenbahnen. Wir verlangen nichts von Preußen; lasse es uns daher auch in Ruhe mit unserem Eigenthum und seinem Ausbau; behalte es für sich, was ihm gehört, und lasse es uns, was unser ist.

Dieß ist eine um so berechtigtere Forderung der nicht-preußischen deutschen Staaten, als weitere naturgemäße Gründe dafür sprechen, jeden deutschen Staat für die Eisenbahn-Bedürfnisse seines Landes selbst sorgen zu lassen. Die Bedürfnisse der verschiedenen deutschen Länder an Eisenbahnen sind nach der geographischen und orographischen Lage, der bergmännischen, forstlichen und landwirthschaftlichen Fähigkeit und Entwicklung, der günstigen oder ungünstigen Lage für den Handel, der dichten oder schwachen Bevölkerung u. s. w. ebenso verschieden, als ihre finanziellen Hülfsquellen. Ein deutsches Land hat daher vorzugsweise vor einem anderen, und dieses wieder vorzugsweise vor einem dritten das Bedürfniß und die Mittel, sich ein enge geflochtenes Eisenbahnnetz zu schaffen, hat sich auch ein solches ge-

---

*) In Württemberg allein bestanden im Jahr 1867 an Kunststraßen des Staats, der Amtskörperschaften und Gemeinden 3300 Poststunden, worunter 750 Stunden Staatsstraßen. Im Jahr 1873/74 waren 939,661 fl. 31 kr., im Jahr 1874/75 861,769 fl. Unterhaltungs-Aufwand für Staatsstraßen und für beide Jahre zusammen 900,000 fl. für Neubau von solchen im Finanzetat enthalten. Die Amtskörperschaften und Gemeinden verwandten im Jahr 1869/70 950,940 fl. auf Unterhaltung und 1,187,396 fl. auf Verbesserung nnd Neuanlage von Nachbarstraßen. Es fällt keinem Bauern ein, die unbedingte Nothwendigkeit und den unermeßlichen Nutzen dieses ungeheuren Straßennetzes zu bezweifeln und seit einem Jahrhundert bringen der Staat, die Amtskörperschaften und Gemeinden fortwährend Opfer für diesen Zweck, welche alljährlich in die Millionen gehen. Wie sähe es aber damit aus, wenn wir an das Reich damit verwiesen wären? Würde man uns nicht vielleicht einladen, uns in der norddeutschen Tiefebene umzusehen, wie es dort mit diesen Netzen an Kunststraßen stehe, ehe von weiteren Bauten bei uns die Rede sein könne?

schaffen, fährt fort, es zu ergänzen, und wird und muß, wenn es seines Eisenbahnbesitzes und seines Restes an Selbstbestimmung überhaupt nicht beraubt wird, auch in Zukunft sein Eisenbahnnetz vervollständigen. Es wird mit Vorschreiten der Tilgung seiner Eisenbahn-Anleihen mehr und mehr in die Lage kommen, seinem Eisenbahn-Netze eine Entwicklung zu geben, von der heute noch Niemand träumt.*)

Als ganz unzuläßig aber mußte es erscheinen, daß das Reich, mit anderen Worten Preußen, den Brodkorb für die deutschen Staaten in dieser Beziehung an sich reißt und jedem derselben sein bescheiden Stückchen Verkehrsmittel nach dem Gutdünken der darin allmächtig gewordenen Vormacht zuschneidet.

Abgesehen von dem in der Natur der Macht gegenüber dem Unterworfenen liegenden Verhältnisse, daß der Mediatisirte sich dabei auf Wohlverhalten und Gnade angewiesen erachten müßte, so wäre auch aus inneren Gründen der Sache eine ausgleichende Gerechtigkeit in dieser Hinsicht für das Reich gar nicht möglich. Denn jede Berücksichtigung der ungleich größeren Eisenbahn-Bedürfnisse des einen deutschen Landes, z. B. Sachsens, Thüringens, Süddeutschlands, Rheinland-Westphalens, vor anderen deutschen Ländern und Provinzen durch das Reich würde von diesen andern Ländern und Provinzen als eine ungerechte Begünstigung aus ihrem Beutel betrachtet und bekämpft werden und das Ergebniß wäre, daß Länder, welche ein enge geflochtenes Eisenbahn-Netz am Wenigsten austragen, wie namentlich das norddeutsche Tiefland mit seiner unfruchtbaren Sand-Ebene, seiner Armuth an Gewerben, an größeren Städten und Dörfern, die gleichen

*) Wer vor hundert Jahren, als man in Württemberg anfieng, einige Haupthandelsstraßen des Landes in Kunststraßen zu verwandeln, — zu einer Zeit, wo man zwischen Stuttgart und Tübingen (einer Strecke von etwa 4 Meilen) noch übernachten mußte, und wo ein Stuttgarter Kaufmann, ehe er die Reise von Stuttgart nach Frankfurt a. M. machte, sein Testament machte — wer damals vorausgesagt hätte, daß Württemberg nach 100 Jahren zwischen 1500—2000 Meilen Kunststraßen haben und daß bis dorthin die meisten Dörfer durch einen Stern von Kunststraßen mit den Nachbar-Gemeinden verbunden sein werden, den würden wohl die meisten als einen Träumer verlacht haben. Und dieses große Werk schreitet jährlich fort.

Ansprüche erheben würden, wie Länder, welche das Bedürfniß und die Mittel für ein enggeflochtenes Eisenbahn=Netz haben. Gehören solche Länder als Provinzen zu Einem Staate, wie zu Preußen, so weiß von diesem Jedermann, daß er das Interesse hat, allen seinen Bestandtheilen nach Bedürfniß und Verhältniß gerecht zu werden, und da Kinder, welche von der Natur weniger freundlicher bedacht sind, dem Herzen der Eltern immer besonders nahe stehen, so wissen die Provinzen, welche ein enggeflochtenes Eisenbahn=Netz nicht austragen, wohl, daß sie nicht wegen Uebelwollens der Landes=Regierung und Volksvertretung sich bescheiden müssen. Anders würde es aber sicherlich im Reiche sein; in diesem würde jedes Land und jede Provinz den mit enger geflochtenen Eisenbahn=Netzen ausgestatteten, weil solcher bedürfenden und sie austragenden Ländern, diese Netze mißgönnen und deren Ausbau durch Ansprüche auf Gleiches für ihre ungleichen Verhältnisse bekämpfen.

Ganz anders, wenn jedes deutsche Land für sein Eisenbahn=Netz selbst sorgt, dasselbe selbst bezahlt und die Früchte dieses Aufwandes in dem Aufblühen seines Wohlstandes auch selbst genießt, dagegen aber auch nicht auf seine Kosten andern Ländern deren Bahnen zu bauen gehalten ist. Darin allein liegt die Bürgschaft dafür, daß jedes deutsche Land die Eisenbahnen erhält, deren es nach *seinem, allein maaßgebenden* Urtheil, bedarf und die seinen Wohlstand fördern, und daß ein jedes deutsches Land die Opfer im Eisenbahnbau für sich und nicht für andere deutsche Länder bringt. Dies ist der jetzige Zustand und dieser Zustand ist der allein zweckmäßige und gerechte.

Schon deßhalb können die deutschen Regierungen, wenn sie gut berathen sind, nicht zugeben, daß Preußen seine Staats= und vom Staate betriebenen Bahnen dem Reiche übertrage. Denn daraus würde im nächsten Augenblick der Anspruch wachsen, daß das Reich nun auch das preußische Eisenbahn=Netz zu vervollständigen und auszubauen habe, daß mithin die übrigen deutschen Staaten — so lange sie ihre Eisenbahnen behalten, nicht nur ihre eigenen Bahnen ausbauen, sondern als Steuerpflichtige des Reichs, auch die preußischen

auf ihre Kosten auszubauen helfen müßten, und daß, wenn ihnen ihre Bahnen entzogen würden, sie mit dem Ausbau und der Vervollständigung ihres Eisenbahn-Netzes vom Reiche, d. h. von dem Gutfinden Preußens, abhängen würden.

Dieß ist jedoch nur eine Seite der Interessenfrage in dieser Sache. Eine zweite bilden

die Gefahren aus einem Reichsbetriebe der Eisenbahnen.

Die Eingangs erwähnte Schrift hat uns gesagt:

„Es ist in der That kaum zu verkennen, daß eine gesunde, den nationalen und volkswirthschaftlichen Interessen „Deutschlands entsprechende Eisenbahnpolitik nur möglich ist, „wenn die Leitung des gesammten Eisenbahnwesens in den „Händen des Reichs vereinigt wird."

Wie oben (S. 3 u. f.) erwähnt, so sucht jene Schrift diese gesunde Eisenbahnpolitik zu begründen auf die Beseitigung der vielen Eisenbahn-Verwaltungen, ihrer Abrechnungen über Fahrtgelder und Frachten, sowie auf Ersparnisse in der Zahl der Beamten, Ersparnisse in der Menge der erforderlichen Eisenbahn-Wagen durch ihre Verwendbarkeit in beliebiger Richtung auf die Leichtigkeit einer einheitlichen Tarifirung u. s. w.

Wie wir oben (S. 3—25) des Näheren ausgeführt haben, so waren die gerügten Mängel in den bestehenden Eisenbahn-Zuständen, soweit sie überhaupt richtig geschildert sind, hauptsächlich Folge der verfehlten preußischen Eisenbahnpolitik. Wir haben übrigens gezeigt, daß die Schilderung dieser Mängel, mit welchen das Reichs-Eisenbahnproject zu begründen gesucht wird, eine höchst übertriebene, daß aber nicht Alles vollkommen grundlos ist, was in dieser Beziehung angeführt wird. Es spricht aber nicht dafür, daß alle deutschen Eisenbahnen von Berlin aus monopolisirt werden, sondern nur dafür, daß die deutschen Einzelnstaaten die Privatbahnen in ihren Ländern erwerben, kleine Staaten an einer Eisenbahn oder an einem Netze einer solchen (z. B. in Thüringen) sich zu einer Verwaltung derselben verbinden und in solcher Weise reine Staats-Eisenbahnnetze sich bilden, wodurch die Zahl der deutschen Eisen-

bahnkörper sich ungemein vermindern würde*) Die Verwaltung jedes dieser Netze wäre eine übersehbare, mit dem Felde ihrer Thätigkeit genau bekannte, und eine solche, welche für ihre Landes-Interessen zu sorgen berufen uud in der Lage wäre; und es ist mehr als zu bezweifeln, daß eine Reichs-Eisenbahn-Verwaltung für alle deutschen Bahnen eine einfachere und wohlfeilere würde.**)

Daß eine Verminderung der Beamtenzahl durch die Concentrirung des ganzen deutschen Eisenbahnwesens in Berlin nicht erreicht würde, sondern wahrscheinlich das Gegentheil stattfände, und eine ungeheure Hierarchie von Reichs-Ober- und Unterbehörden und Controlen über das Eisenbahnwesen in Deutschland mit einer großen Zahl von preußischen Reichsbeamten zum Aerger der Landes-Einwohner sich ausbreiten würde, dies ist nicht nur wahrscheinlich, sondern es folgt aus der Natur einer solchen über die Bundesstaaten sich lagernden Verwaltung der Vormacht.

Daß die Schilderung der angeblichen großen Ersparnisse an Wagen, an Controlen ihrer Verwendung, an Kosten der Abrechnungen über Fahrtgelder und Frachten u. s. w. eine sehr übertriebene ist, und — soweit sie überhaupt zu bewirken ist — durch die Erwerbnng der Privatbahnen Seitens der betreffenden deutschen Staaten großen Theils erzielt werden kann, haben wir oben (S. 7—9) schon gezeigt.

Ebenso haben wir schon wiederholt erwähnt, daß das Reich gleichfalls nicht in der Lage wäre, einen gleichen Tarif durch ganz Deutschland für alle Linien und für jede Waarengattung allenthalben zu haben, weil die Verschiedenheit der geographischen Lage, der Bedürfnisse an Verführung der Erzeugnisse auf längere oder kürzere Routen, der bergwerks-, forst-, landwirthschaftlichen, Gewerbs- und Handelsverhältnisse, die Concurrenz von See-, Fluß- und Canaltransporten, ausländischen Eisenbahnen u. s. w. eine Uniformität darin unmöglich machen.***)

---

*) Zu vergl. oben S. 9 und f.

**) Zu vergl. oben S. 8 und 47.

***) Zu vergl. hierüber oben S. 59 u. f. und u. A. die Aufsätze eines erfahrenen Fachmanns in der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnen vom 18. Februar und 17. März 1876, welcher den Schilderungen der angeblichen Er-

Allein wenn auch Alles gegründet wäre, was in vorstehenden Beziehungen für eine Verwaltung der deutschen Eisenbahnen durch das Reich angeführt wird, so könnte dies die Gefahren und sicheren Nachtheile einer solchen Einrichtung nicht aufwägen, welche den deutschen Staaten die Sorge für die Verkehrsmittel ihres Landes und die Leitung des Eisenbahnbetriebs in demselben entziehen würde.

Denn mit einer solchen Concentrirung des ganzen Eisenbahn-Eigenthums und Betriebs in den Händen der deutschen Vormacht wäre eine Einrichtung geschaffen, wie sie in volkswirthschaftlicher, politischer und freiheitlicher Beziehung, nicht unzulässiger und für alle deutsche Regierungen und Staaten entwürdigender sein könnte.

Der ganze Verkehr aller deutschen Länder wäre der Vormacht und ihren höchsten Beamten in die Hand gegeben. In einem einzelnen Staate, sei er groß oder klein, liegt hierin keine Gefahr, weil hier die Volksvertretung, die öffentliche Meinung und die Beschwerden der Betroffenen einen hinreichenden Schutz bilden. Nicht so in einem Bundesstaate wie Deutschland mit so verschiedenen Größen- und Machtverhältnissen. Hier wäre jeder Staat, jede Regierung und wären die Angehörigen jedes Landes, außer denen der Vormacht, wehrlos gegen eine ungünstige Behandlung durch letztere. Auch könnte eine ihren Wünschen, Interessen und Bedürfnissen nicht entsprechende Behandlung ebensowohl negativer als positiver Art sein, und an Gründen könnte es ihr in einem Fache, wie dem Verkehrswesen, nie dafür fehlen. Sie darf nur aus irgend welchen Gründen eine Linie, einen Artikel oder eine Reihe von Artikeln in einer Richtung erleichtern, welche einer anderen schadet, oder eine Erleichterung, welche für ein gewisses Gebiet angezeigt wäre, verweigern, so kann der Nachtheil eines solchen positiven oder negativen Verhaltens von tiefst einschneidender volkswirthschaftlicher Bedeutung sein. Die Versicherung, daß so etwas politisch oder sittlich nicht möglich sei, ist natürlich keine Widerlegung eines staatsrechtlich, politisch, volkswirthschaftlich und freiheitlich un-

---

sparnisse und der Voraussetzung, als könnte die Reichs-Eisenbahnverwaltung Deutschlands einen einheitlichen Tarif durchführen, aufs Entschiedenste an der Hand der Erfahrung und von Thatsachen entgegentritt.

zuläßigen Verhältnisses, der Herrschaft einer deutschen Macht über alle Lebens-Interessen Deutschlands. Man darf sich nur erinnern, daß die Eisenbahnen jetzt nahezu das Monopol, des ganzen Landtransports in Deutschland haben, und es dürften hieraus alle deutschen Regierungen den Schluß ziehen, daß dieses Monopol einer deutschen Vormacht übertragen, einem Verzicht auf den Schutz der Lebens-Interessen ihres Landes und seiner Bevölkerung gleichkommt. Die weitere Folgerung hieraus bedarf keiner Worte. Auch lehrt die Geschichte in den drastischsten Zügen, daß Allmacht auf der einen, Selbstentwürdigung und Verzicht auf eigenes Recht und auf Selbstschutz auf der anderen Seite dem wehrlosen Hintersaßen den Fuß des Gebieters naturgemäß, unvermeidlich und per se auf den Nacken setzen.

Aber abgesehen von den Gefahren einer solchen Entäußerung der zum Schutze der Landes-Angehörigen nothwendigsten staatlichen Rechte und von den natürlichen Folgen, welche eine solche Herabwürdigung der Regierungen der Einzelstaaten früher oder später drohen würde, kann ein Monopol des gesammten deutschen Eisenbahnwesens in den Händen der Reichsgewalt die nützliche und nothwendige Sorge der Einzelstaaten auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens nicht ersetzen.

Und zwar aus dem einfachen Grunde nicht, weil man dieselben in Berlin nicht kennt, noch kennen kann, und weil man daselbst nicht das Interesse dafür haben kann, welches man im eigenen Lande dafür natürlicher und nothwendiger Weise hat. Preußen ist uns im übrigen Deutschland und die Länder des letztern sind Preußen zwar Bundesgenossen und Theile von Deutschland. Aber jedes deutsche Land hat climatisch, geographisch, orographisch, nach Flußgebieten, nach Volksstämmen, geschichtlichen, staatlichen, volkswirthschaftlichen und Culturverhältnissen und insbesondere auch nach Regierungs- und Verkehrs-Mittelpunkten ein so ganz verschiedenes Verkehrsleben, daß man dasselbe in einem Staate schon von dem Nachbarstaate nur unvollkommen, in Preußen aber und umgekehrt von Preußen in den übrigen deutschen Staaten größtentheils gar nicht oder doch höchst unvollständig, jedenfalls aber nicht so genau kennt, um es zweckmäßig regieren und leiten zu können, und für das man, um die volle

Wahrheit zu sagen, auch wechselseitig nicht die geiche Liebe und Wärme wie für das des eigenen Landes hat noch haben kann, sowenig als man in verschiedenen Ländern gleichzeitig geboren sein und mit denselben durch die Bande der Erziehung, der Landsmannschaft und des Landesinteresse verwachsen sein kann.

Wir wollen diese Seite der Sache nicht weiter ausführen; wer die menschliche Natur und die Verhältnisse kennt, wird uns, wenn er aufrichtig sein will, darin vollständig Recht geben.

Deßhalb wäre es eine ganz verkehrte Maßregel, wenn man die Lebensinteressen aller deutschen Länder im Verkehrswesen als Monopol einer deutschen Vormacht in die Hand gäbe, welche weder die erforderlichen allseitigen Kenntnisse der deutschen Länder noch der Natur der Sache nach das gleiche Interesse für dieselben wie Landesregierungen haben kann. Was würde man, wenn Oesterreich noch mit Deutschland im Bunde wäre, in Preußen sagen, mit welcher Entrüstung würde man es in Berlin verwerfen, wenn Oesterreich die Prätention hätte, das Eigenthum und den Betrieb der preußischen Bahnen anzusprechen! Man würde es in Preußen sicherlich für einen Kriegsfall erklären und mit einer Mobilisirung antworten, Dinge, welche im deutschen Reiche natürlich nur einem Narren einfallen könnten. Aber des evangelischen Wortes: „was Du nicht willst, daß Dir Andere thun, das thue ihnen auch nicht," wird man sich auch im deutschen Reiche immerhin erinnern dürfen.

Wie nun aber vollends, wenn man in Berlin überhaupt oder doch vorerst im Wesentlichen nur die preußischen Staatsbahnen und soweit man andere deutsche Staaten dazu bestimmen sollte, die „dominirenden" Bahnen dieser Staaten in das Eigenthum und die Verwaltung des Reiches zu bringen gedächte oder vermöchte? wenn also die übrigen Staats- und Privatbahnen nicht oder nur zum Theil vom Reiche erworben und betrieben werden sollten? In diesem Falle würden denn doch die Gründe, welche für die ganze Maaßregel geltend zu machen gesucht werden, größtentheils hinfällig. Denn damit würde ja weder eine Einheit des Eigenthums und der Verwaltung der deutschen Eisenbahnen und ihres Wagenparks, noch eine Tarifeinheit,

noch eine Beseitigung der Frachtabrechnungen — kurz, das Meiste, was man für eine solche Maaßregel geltend zu machen pflegt, würde nicht erreicht. Ja, man wird mit Recht sagen können, die Verhältnisse würden viel verwickelter als bisher, — ja geradezu unerträglich — wenn den Einzelstaaten ihre Hauptbahnen durch die beabsichtigten „Machtmittel“ entzogen und der Reste ihrer Staatsbahn-Netze belassen würden. Eben diese Verwicklung, ja Unhaltbarkeit aber würde voraussichtlich dahin führen, daß auch der Rest der Staatsbahn-Netze voraussichtlich dann unter den für die betreffenden Staaten ungünstigsten Bedingungen von denselben an das Reich abgetreten würde.

Und die deutschen Regierungen sollten sich dazu hergeben, die Staaten, welche nicht zugleich im Besitze der Vormacht und dadurch der Reichsgewalt sind, der Gefahr auszusetzen, durch die neugeschaffene Situation ihre hauptsächlichsten oder alle ihre Staatsbahnen, ihre staatlichen Rechte und ihre selbstständige Verwaltung dieses ersten Verkehrsmittels zu verlieren und dadurch in die Mediatisirung, Entwürdigung, staatliche und finanzielle Haltlosigkeit hinabzusinken!

Dieß führt uns nun zu einer weiteren Seite der Sache,

zu der finanziellen Interessenfrage.

Da das Caleidoscop der sich als unterrichtet gebenden Zeitungs-Artikel aus Berlin seit fünf Monaten jeden Tag in anderen Farben gespielt hat, und da auch die Motive zu dem Gesetzentwurf vom 24. März 1876 darüber sich nicht in einer Weise aussprechen, welche hierin klar sehen ließe, sondern Alles der weiteren Entwicklung anheimzustellen scheinen, so wissen wir zur Stunde, wo wir dies schreiben, noch nicht, ob es Absicht der Regierung in Berlin ist, daß die sämmtlichen preußischen und andern deutschen Privatbahnen auch vom Reiche erworben werden sollen, oder ob dies vorerst oder überhaupt nicht oder nur nach Auswahl geschehen soll?

Ebensowenig wissen wir, ob in Preußen bei einer etwaigen solchen Auswahl vorerst nur die vom Staate erworbenen oder noch im Kaufe stehenden bankerotten oder unrentablen Bahnen, ob etwa auch andere wenigstens für die Zinsen ihrer Obligationen gedeckte Bah-

nen, auf welche das Reich oder die Provinzialfonds einige hundert Millionen Mark durch Erwerbung von Obligationen geliehen haben, oder ob daselbst auch die besten Linien, welche bis jetzt hohe, wenn auch zum Theil bedeutend sinkende Dividenden geben, wie die Berlin-Hamburger, Berlin-Stettiner, Magdeburger-Leipziger, Berlin-Anhalter, die in Staatsverwaltung stehenden Oberschlesischen ꝛc., kurz alle preußischen Privatbahnen vom Reiche erworben werden sollen.

In allen Fällen wäre die Erwerbung für das Reich eine finanziell höchst unvortheilhafte. Bei den schlechten, bankerotten oder gering rentirenden Bahnen verstände sich dies von selbst. Bei den Linien von höchstem und mittlerem Ertrage, und bei dem ganzen Bahn-Netze aber wäre gleichfalls ein ungeheurer finanzieller Nachtheil für das Reich ganz sicher.

Wie wir oben (S. 13 u. 20) schon flüchtig erwähnt haben, so müßten die preuß. Privatbahnen nach dem ihrer Concessionirung zu Grunde liegenden §. 42 des Gesetzes vom Jahre 1838 mit dem 25fachen Betrage ihrer im Durchschnitte der letzten 5 Jahre an die Actionäre vertheilten Dividende, unter Uebernahme ihrer Schulden (Obligationen ꝛc.) auf den Staat abgelöst werden.

Der Statistiker Herr Dr. Petermann in Dresden hat sich das große Verdienst erworben,*) eine Berechnung darüber anzustellen, um welchen Preis das Reich die besseren, die sog. schweren preuß. Privatbahnen gegenwärtig erwerben müßte.

Nachdem er zuerst der neueren Schöpfungen preußischer Privatbahnen gedacht, „welche mit wenig erfreulichen Betriebsergebnissen „sehnsüchtig dem Momente entgegenschauen, wo ihnen eine stärkere „Macht den Kampf um die Noth des Daseins nnd die Aufbringung „ihrer Schuldzinsen abnehme“ und beifügt, „die letztere Classe von „Bahnen und die Finanzinstitute, welche große Massen unverkäuflicher „Papiere derselben in den Portefeuilles haben, hoffen dadurch ihre

*) Neues Dresdner Börsenblatt vom 4. Febr. 1876. Ein Auszug aus diesem Aufsatze Petermann's ist in der „Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“ von 1876, No. 18, S. 110, enthalten.

„zum Theil schon so gut wie verlorenen Fonds wieder herauszubekommen, indem sie die „„höheren Verkehrsrücksichten““ zu bringenden „Opfer auf die Steuerzahler abwälzen. Daß die letzteren hiebei „finanziell kein Geschäft machen können, liege auf der Hand,“ fährt er fort: man stelle daher vor, daß der gleichzeitige Ankauf der rentabeln Bahnen das, was auf der einen Seite zugesetzt werde, auf der anderen wieder ausgleichen müsse. Aber gerade das Gegentheil sei zu erwarten. Man vergesse doch nicht, unter welchen Bedingungen nach dem preußischen Eisenbahngesetze von 1838 dieser Ankauf geschehen müßte, nämlich zum 25fachen Durchschnittsbetrag der Dividenden der letzten 5 Jahre. Dieß ergebe für die 13 ältesten und größten preußischen Privatbahnen, einschließlich der Thüringen'schen, als einer halbpreußischen, folgende Rechnung:

Name der Bahn:	Dividende im Jahre 1870	1871	1872	1873	1874.	durchschnittl.
Altona-Kieler . .	7	7	$7\frac{1}{2}$	5	6	$6\frac{7}{15}$
Berg.-Märk. . .	8	$7\frac{1}{2}$	6	3	3	$5\frac{1}{2}$
Berlin-Anhalter .	16	$18\frac{1}{2}$	17	6	$8\frac{1}{2}$	$15\frac{1}{3}$
„ Hamburg	10	$10\frac{3}{8}$	12	10	$12\frac{1}{2}$	$10\frac{39}{40}$
„ Potsdam	20	14	8	4	$1\frac{2}{3}$	$9\frac{8}{15}$
„ Stettiner	$9\frac{1}{6}$	$11\frac{5}{12}$	$12\frac{3}{4}$	$10\frac{3}{4}$	$9\frac{11}{12}$	$10\frac{4}{5}$
Breslau-Freibgr.	$7\frac{1}{2}$	$9\frac{1}{2}$	$7\frac{1}{2}$	8	$7\frac{1}{2}$	8
Cöln-Mindener	$10\frac{1}{2}$	$11\frac{1}{5}$	$9\frac{7}{20}$	$8\frac{11}{12}$	$6\frac{9}{20}$	$9\frac{7}{60}$
Magd.-Leipziger	12	16	14	14	14	14
Magd.-Halberst. Lit. A. . . .	$8\frac{2}{3}$	$8\frac{1}{2}$	$8\frac{1}{2}$	6	3	$6\frac{14}{15}$
Oberschlesische Lit. A. D. . .	$12\frac{2}{3}$	$13\frac{2}{3}$	$13\frac{2}{3}$	$13\frac{2}{3}$	12	$13\frac{1}{3}$
Rheinische, mit Ausschl. der Emiss. v. 1875 .	$8\frac{2}{5}$	10	$9\frac{2}{5}$	9	8	$8\frac{24}{25}$
Thüringen'sche .	9	$10\frac{1}{2}$	9	$7\frac{1}{4}$	$7\frac{1}{2}$	$8\frac{13}{20}$

Die folgende Uebersicht zeige, wie sich auf Grund dieser mit dem 25fachen Betrage zu capitalisirenden Durchschnitts-Dividende die den

Actionären zu zahlende Entschädigung einerseits zu dem eingezahlten Capitale, andererseits zu dem derzeitigen Börsenwerthe des letzteren stellen würde, in Millionen Thaler:

Name der Bahn:	Ablösungs-Cours:	Börsen-Cours: 1. Februar 1876:	Nominal-werth:	Ablösungs-werth:	Börsen-werth:		Mehrbetrag der Ablösung:
Altona-Kieler	161 2/3	109,9	6,14	9,92	6,75	+	3,18
Berg.-Märk.	137 1/2	79	70,00	96,25	55,30	+	40,95
Berl.-Anhalter	380	106,5	17,25	65,55	18,37	+	47,18
„ Hambg.	274 3/8	172,25	5,00	13,72	8,61	+	5,10
„ Potsdam	238 1/3	72,50	20,00	47,67	14,50	+	33,12
„ Stettiner	270	125,70	14,30	38,61	17,96	+	20,65
Bresl.-Freib.	200	79,50	12,75	25,50	10,14	+	15,36
Cöln-Mindener	227 11/12	95,20	39,00	88,89	37,13	+	51,76
Magd.-Leipz.	350	202	5,25	18,37	10,60	+	7,77
Magd.-Halbst.	173 1/3	48,5	10,20	17,68	4,95	+	12,37
Oberschlesische	328 1/3	138,7	25,21	82,78	34,97	+	47,81
Rheinische	224	113,2	46,86	104,95	53,04	+	51,92
Thüringensche	216 1/4	111,7	15,00	32,44	16,75	+	15,68
Summa			286,34.	642,34.	299,07.	+	352,27.

Der Verfasser bemerkt mit vollstem Rechte, daß dies „ein Ge-„schäft wäre, neben welchem alle Schöpfungen der Gründerperiode „als ein reines Kinderspiel erscheinen."

„Ueber eine Milliarde Mark wird hienach den Besitzern der-„jenigen Eisenbahnactien, welche wenigstens bis vor Kurzem zu den „schweren gerechnet wurden, bei Einlösung der Bahnen auf Grund „des preußischen Eisenbahngesetzes (und eine andere rechtliche Hand-„habe gibt es nicht) mehr gezahlt werden müssen, als ihre Actien „zur Zeit an der Börse werth geschätzt werden!

„Wir wollen nun zwar" — fährt er fort — „keineswegs den „augenblicklichen Börsenwerth als den für alle Zukunft maßgebenden „erklären. Eine sichere Berechnung für die Zukunft ist überhaupt un-„möglich, und andererseits will ja auch die bevorstehende Berechnung „nicht mehr sein, als ein ganz oberflächlicher Ueberschlag, bei dem im

„Interesse der Uebersichtlichkeit davon abgesehen worden ist, die Geldbeträge vollständig auszuwerfen, daher bei den nothwendig gewordenen Abänderungen (die man niemals nach zwei Richtungen stimmend machen kann) einige Inconsequenzen mit in den Kauf genommen werden müssen. Es kam ja gar nicht darauf an, die Basis für die wirklichen Kaufsverhandlungen zu liefern, sondern nur vor Allem zu zeigen, *nach welcher Richtung hin* die Sache der Aufhellung bedürftig sei, und in welchem Lichte sie, wenn sie erfolge, erscheinen dürfte.

„Das Resultat wird in seiner allgemeinen Bedeutung übrigens unterstützt durch eine sehr einfache, von der Erfahrung der letzten Jahre hundertfach bestätigte Ueberlegung.

„Was verschuldete denn den Ruin so vieler blühender industrieller Unternehmungen, nachdem sie in Actiengesellschaften untergegangen waren? Keineswegs immer schwindelhafte oder betrügerische Geschäftsführung, sondern in sehr vielen Fällen einzig der Umstand, daß, nachdem jeder künftig mögliche Nutzen dem Vorbesitzer hinausbezahlt war, die erwerbende Gesellschaft in dieser Beziehung nothwendig das leere Nachsehen hatte. Belastet mit den unvermeidlichen Ausfällen und ohne die Möglichkeit, dieselben durch effective Gewinnste auszugleichen, mußten sie unvermeidlich dem Untergange entgegentreiben.

„Gerade so würde es Denjenigen ergehen, welche in gegenwärtigem Augenblicke die größeren preußischen Eisenbahnen auf Grund der gesetzlichen Bestimmungen erwerben wollten. Und dieses Geschäft, wozu sich trotz des factischen Monopols einer so ungeheuren Unternehmung ja nie Privatunternehmer finden würden, offerirt man dem deutschen Reiche zum Troste für die Ausfälle, welche es bei der Uebernahme der zahlreichen rentenlosen Bahnen nothwendig erleiden müßte!

„Und wenn selbst (was gar nicht zu erwarten) der ganze Verlust an den letzteren noch durch die nicht zu veranschlagende mögliche Besserung des Ergebnisses an den im Allgemeinen ertragsfähigen, aber durch die Ueberzahlung ebenfalls verlustbringend gewordenen Bahnen gedeckt würde, so daß das Manco für beide zusammen nicht

„größer ausfiele, als eben für die letzteren allein berechnet wurde, „womit sollten die 50 Millionen, welche die vergeudete Milliarde an „Zinsen jährlich kostet, gedeckt werden? Etwa mit neuen Reichssteuern? „Aber das Reich weiß ja schon für seine derzeitigen Bedürfnisse kaum „genügende Objecte zu finden. Mit erhöhten Matricularbeträgen? Da- „gegen werden die Staaten am meisten protestiren, welche, weil sie „keine Bahnen besitzen, als ausschlaggebende Stimmenzahl für die „Durchführung des Reichseisenbahnprojects ins Auge gefaßt sind! „Bleibt also nichts übrig als abermalige Tarifserhöhungen! „Aber was werden Handel und Industrie dazu sagen?"

Daß Speculationsbanken und Banquiers, welche in der Schwindelperiode ihre Vaterlandsliebe in ihrer Thätigkeit für Eisenbahngründungen zu bewähren gesucht haben, jetzt wünschen können, das Reich möchte die preußischen Privatbahnen mit einer Million Mark Aufgeld über ihren jetzigen Courswerth kaufen, und ihnen in der Courstreiberei dabei eine Razzia von einem guten Theil dieser Milliarde ermöglichen, begreift sich. Dagegen sollte man meinen, die deutschen Staaten werden das entschiedenste Nein gegen ein Reichseisenbahnproject einlegen, welches sie früher oder später den Wechselfällen eines solchen Erwerbes auf Reichskosten aussetzen würde.

Die Privatbahnen zu kaufen, Zeit und Umstände dafür abzuwarten und zu wählen, die Fehler, welche bei ihrer Concessionirung durch Bedingungen zu Lasten des kaufenden Staates gemacht wurden, zu büßen und die Verluste zu tragen, welche aus der Ueberlassung dieser Linien an die Privat-Speculation und aus deren Bevorrechtung durch die Concessionsbedingungen erwachsen, dies ist offenbar Sache des Staates, der diese Fehler gemacht hat, nicht der daran unschuldigen dritten deutschen Staaten und ihrer Angehörigen, welche nicht einmal die Milliarde erhalten würden, die das Reich den preußischen Actionären und Speculanten über den Werth ihrer Actien zahlen müßte.

Dazu kommt aber noch der weitere hochwichtige Umstand, daß die preußischen Privatbahnen größtentheils im Rein-Ertrage herunterkommen, und mehr und mehr herunterkommen werden und müssen, je mehr weitere Eisenbahnen in Preußen gebaut werden.

Das Gleiche findet statt bei den preußischen Staatsbahnen und es wird voraussichtlich in sehr hohem Grade stattfinden, wenn die gegenwärtig im Bau befindlichen Staatsbahnen, für welche von den bewilligten 725 Millionen ℳ vom Jahre 1876 noch 489 Millionen ℳ zu verwenden sind, und welche größtentheils zu den wenig oder nicht rentablen gehören dürften, gebaut sein werden. *)

Ueberhaupt aber geht Preußen, wie jeder Staat, welcher den ganz richtigen Grundsatz hat, daß man bei dem Eisenbahnbau nicht blos unmittelbare finanzielle Erträgnisse der Bahnen, sondern vor Allem die volkswirthschaftliche Hebung des Landes im Auge haben muß, mit dem Ausbau der Maschen seines Eisenbahn-Netzes nothwendig mehr und mehr der Zeit entgegen, wo die Staats- wie die Privatbahnen des Landes eine sehr bescheidene Rente geben werden. Dies kann ein ganz berechtigter Grund für den preußischen Staat sein, auf Eisenbahnen, wie auf andere Verkehrswege, nach den bedeutenden Kräften der preußischen Monarchie auch in Zukunft Summen zu verwenden, welche voraussichtlich innerhalb weniger Jahrzehnte allmälig in die Milliarden Mark sich belaufen werden.

Allein dies kann kein Grund sein, diesen Aufwand auf das Reich zu wälzen und die übrigen deutschen Staaten zu ihrer Tragung herbeizuziehen. Diese haben das Ihrige bei sich redlich gethan und werden fortfahren es zu thun. Aber Jeder mit diesen Ausgaben bei sich und Jeder für sich!

Auch in dieser Beziehung, was die Anlage und die Rentabilität der Bahnen betrifft, besteht der einzige gerechte Grundsatz darin, daß jeder deutsche Staat so viele Eisenbahnen anlege, als er kann und will, daß aber keiner darin vom anderem abhänge, noch für den anderen bezahle.

Man sollte meinen, dies Alles seien so einfache und natürliche Wahrheiten und Grundsätze, daß es unmöglich sei, sie zu verkennen, und daß der Plan einer Vormacht, die Bahnen in ihrem Lande mit

*) Zu vergl. Vorlage des Herrn Handels-Ministers vom 23. Februar 1876 an den Preußischen Landtag.

allen Chancen dieses Besitzes dem Reiche zu übertragen und die Bahnen ihrer Bundesgenossen, sei es ihre besten oder alle, für das Reich in Anspruch zu nehmen, den letzteren einen Communismus zumuthen hieße, welchen sie mit Recht perhorresciren.

Die finanziellen Verluste für die Bundesgenossen Preußens bei einem solchen Communismus wären aber um so unerträglichere, wenn den deutschen Ländern, welche ihr Bahnnetz schon sehr enge geflochten, daher einen sehr hohen Aufwand dafür gemacht haben, der sich um so mäßiger verzinst, je mehr sie im volkswirthschaftlichen Interesse ihres Landes darauf verwendet haben, nun nicht ihre wirklichen Anlagekosten ersetzt, sondern nur deren durchschnittliche Rente von den letzten 5 Jahren vergütet würde. Denn sie würden dadurch mit einer enormen Staatsschuld dafür gestraft, daß sie besser als Preußen für die Versehung ihres Landes mit Eisenbahnen gesorgt haben. Sie verlangen ja nicht, sondern sie erklären sich unbedingt dagegen, daß ihre oder andere deutschen Eisenbahnen auf das Reich übernommen werden, sie suchen und finden den Preis ihrer Capitalanlagen auf Eisenbahnen in der volkswirthschaftlichen Hebung des Wohlstandes ihrer Angehörigen und in dem mittelbaren Einfluße ihrer Bahnen auf den Ertrag ihres Staats-Eigenthums und ihrer Steuerquellen. Aber sie haben auch das Recht zu verlangen, daß Preußen die Besitz- und die Rechtsverhältniße der deutschen Staaten im Eisenbahnwesen achte, und daß sie nicht durch die Uebernahme seiner oder anderer Bahnen auf das Reich geschädigt werden.

Die deutschen Staaten sind aber ebenso berechtigt zu verlangen, daß

die Reichsfinanzen

nicht durch Uebernahme der deutschen Eisenbahnen in eine Lage kommen, welche das Reich mit einer so colossalen Schuld beladen und zu einer solchen Finanzmacht und Finanz-Gefahr anwachsen lasse, daß die allergrößten Nothstände für Deutschland und für den deutschen Verkehr daraus, für die Existenz der deutschen Staaten aber die gefährlichsten Folgen drohen würden.

Wie aus der dieser Denkschrift beigefügten Uebersicht III. erhellt, so betrugen im Jahre 1874 die Anlage-Capitalien der deutschen Staats- und Privat-Eisenbahnen

6,149 Millionen ℳ.

Durch Ankauf Seitens des Reichs würden sie, wie wir sahen, zur Zeit nur allein für die preußischen Privat-Bahnen um eine Ueberzahlung mit

1,000 Millionen ℳ.

sich erhöhen, und wenn man die seit 1874 verbauten Capitale berücksichtigt, so ergeben sich jedenfalls

7—8,000 Millionen ℳ

Soll die Versehung Deutschlands mit Eisenbahnen nicht in's Stocken kommen, so wird sich dieses Capital noch incommensurabel steigern.

Das Capital vom Jahr 1874 ertrug

317 Millionen ℳ.

und soviel Zinse müßte das Reich voraussichtlich davon bezahlen, deren Höhe natürlich mit der Vervollständigung des Netzes wachsen würde.

Das Reich hat keine Waldungen, keine Domänen, keine Berg- und Hüttenwerke — kurz nicht wie die Einzelstaaten, wenigstens die conservativer wirthschaftenden, solches Eigenthum, dessen Ertrag durch die Eisenbahnen stiege. Es hätte nur eine Zunahme der Reichssteuern und des Eisenbahnertrages zu hoffen. Wenn aber Kriege, Handelskrisen, Mißjahre, kommen, wie dann die ungeheuern Verbindlichkeiten der Reichs-Eisenbahnverwaltung decken? Diese Verbindlichkeiten würden voraussichtlich zu einem beträchtlichen Theil in Renten bestehen, welche die Einzelstaaten, besonders die Mittelstaaten an das Reich zu fordern hätten und mit welchen sie vom Reiche abhängen würden, anstatt daß, wenn sie ihre Eisenbahnen noch besäßen, sie ihre Einnahmen aus diesen selbst erheben würden.

Man sieht daraus, welche neue weitere Abhängigkeit der deutschen Einzelnstaaten vom Reiche sich daraus ergeben würde; aber auch wie

sehr das Reich genöthigt wäre, die deutschen Eisenbahnen finanziell auszubeuten.

Oh! als wie thöricht würden da die Hoffnungen von Leuten sich erweisen, welche jetzt leichtgläubig genug wären, auf wohlfeile Eisenbahntarife vom Reiche zu hoffen! Sie könnten sich eine Lehre an der Reichspost nehmen, welche theurer in den Tarifen, weniger liberal in Bewilligung von Poststellen und Verbindungen, strammer, weniger gefällig und facil als die Post in den zwei Staaten Bayern und Württemberg ist, die ihren Angehörigen noch die Wohlthaten der eigenen Post gerettet haben. Und doch beruht die Austräglichkeit der Reichspost hauptsächlich auf den Servituten, denen die Eisenbahnen im Gebiete der Reichspost unterliegen, während die Post z. B. in Württemberg den Eisenbahnen eine große Aversalsumme jährlich für ihre Eisenbahn-Postwagen und Hülfeleistungen zu entrichten hat, allerdings aber auch nicht nach fiscalischen Grundsätzen betrieben wird.

Lasse man doch die deutschen Eisenbahnen den deutschen Staaten, welche unseres Wissens in allen Mittelstaaten ihre Eisenbahn-Anlehen durch regelmäßige Amortisation abtragen und welche daher die sichere Bürgschaft dafür gewähren, daß sie mit der Zeit in die Lage kommen, die Fahrtgelder und Frachten auf das billigste Maaß herunterzusetzen!

Wir können nicht umhin, mit

einer politischen Betrachtung

zu schließen.

Der Herr Handelsminister Achenbach soll nach den öffentlichen Blättern im Herrenhause gesagt haben, der Reichseisenbahnplan habe nur einen volkswirthschaftlichen Zweck. Wir haben nicht das Recht, zu bezweifeln, daß dies die Ansicht des Herrn Ministers sei, wenn sie uns auch aus dem Munde eines so erleuchteten Staatsmanns überrascht hat. Wenn man aber bei einer so colossalen Maaßregel dem leidenden Theile angehört, so ist es verzeihlich, wenn man bei einer solchen Frage den eigenen Betrachtungen folgt. Und diese gehen nicht nur bei dem unbedeutenden Verfasser dieser Zeilen, sondern, wie die

öffentlichen Erklärungen der ersten Minister deutscher Staaten bewiesen haben, auch im Kreise der deutschen Regierungen, und wir glauben beifügen zu dürfen, auch in dem der deutschen Volksvertretungen und wohl in der großen Mehrzahl des deutschen Volks, soweit dieses einer solchen Erörterung zugänglich ist, in sehr verbreiteter Weise, und trotz der größtentheils der Berliner Strömung folgenden deutschen Zeitungspresse, dahin, daß seit dem Bestehen des deutschen Reichs keine Maaßregel von so eminenter und für die nichtpreußischen Staaten so gefährlicher politischen Bedeutung und Tragweite zur Sprache kam.

Wir sehen in dieser Lage eine Frage an die Regierungen aller deutschen Staaten gestellt, ob sie durch unabhängige und einmüthige Ausübung ihres Stimmrechtes im Bundesrathe für die Existenz der deutschen Staaten eintreten, oder ob sie dazu mitwirken wollen, daß letztere in der Würdigung ihrer eigenen Landesangehörigen einen Stoß erhält, der sie mehr und mehr in die Tiefe führen müßte? Wir wagen aber doch auch noch zu hoffen, daß in den maßgebenden Kreisen zu Berlin nicht blos die Taktik zu Durchführung eines bis jetzt wenigstens in höchst wichtigen Hauptzügen noch unbestimmt und unbestimmbar vor der Oeffentlichkeit liegenden Planes verfolgt, sondern auch die doch jedenfalls unverkennbar großen Schwierigkeiten und Kehrseiten desselben, besonders aber die Rücksichten auf die Rechte, die Interessen und die Existenz der Bundesstaaten einer wiederholten Erwägung mögen unterzogen und von einem Plane möchte abgestanden werden, in welchem die deutschen Staaten eine unverdiente Strafe für ihre Bundesgenossenschaft und für ihr seit Jahren bethätigtes Entgegenkommen über die Reichsverfassung hinaus zu erblicken berechtigt sein dürften und welches — wenn festgehalten und ausgeführt — einen bleibenden, tiefsten Stachel in den Herzen vieler deutschen Volksstämme zurücklassen dürfte.



Tabelle I.

Jahr 1874. (Uebe|hende unrichtige Berechnung der Reinertrags-Prozente dieser

Nr. des Reichsverzeichnisses.	Bezeichnur der Eisenba	Reichsverzeichn. der Einnahme e Ausgabe: durchschnittl. für jeden Kilometer betriebener Bahnlänge (4b). Mark.	Nr. 18 d. Reichsverz., vergl. mit Nr. 14, Ueberschuß der Einnahme, in % des verwendeten Anlage-Capitals (10a).	Nr. 18 d. Reichsverz., vergl. mit Nr. 14, Ueberschuß der Einnahme, wovon entfielen als Dividende des Stamm-Capitals in % des letzteren.	Die zu Zinsen und Dividenden verwandten Beträge ergeben eine Durchschnittsrente für das Anlage-Capital (nach Nr. 15 des Reichsverzeichn.) von %.	Aus der Staatsgarantie Zuschüsse geleistet (nach Nr. 12 des Reichsverz.)
	und auf 24,693,112 E pr. Million E	ℳ per Million Einwohner				
	Zusammen in P					
	A. Staatsbahnen . .	13,285	5,37			
	B. Privatbahnen in Staat	20,317	6,42			1,848,333
	Zusammen in Sta	15,925	5,63			1,848,333
	mithin durchschnittlich au 348,339,29 □ Kilom., pe	-Ertrag pr. □ Kilom.				
						5,060,254
	C. Privatbahnen in Priva	14 565	5,92			
	Zus. in Staats- u Pr	15,215	5,87			6,908,587
	mithin ist ganz Preußen □ Kilom., per □ Kilom. und auf 24,693,112 Einw.,	-Ertrag: r □ Kilometer ℳ per Million Einwohner				

Jahr 18[…] —eruhende unrichtige Berechnung der Reinertrags-Prozente

Nr. des Reichs-Verzeichnisses:		…sverzeichnisses …ß …über die …: …urchschnitt …jeden Kilo…r betriebener …ahnlänge …l. Nr. 4b). Mark.	Nr. 18 des Reichsverzeichnisses vergl. mit Nr. 14. **Ueberschuß der Einnahme:** in % des verwendeten Anlagekapitals (10 a).	wovon entfielen als Dividende des Stammkapitals in % des letzteren.	Die zu Zinsen u. Dividenden verwendeten Beträge ergeben eine Durchschnitts-Rente für das Anlage-Capital (nach Nr. 15 des Reichsverzeichnisses) in %	Aus der Staats-Garantie sind Zuschüsse geleistet (nach Nr. 12 des Reichsverzeichnisses). Mark.
	2) Priv…					
43	Kirch…	6,720	6,79	5	3,75	
35	Erm…	5,075	3,60	2,00	3,24	
		5,714	4,59			
	zus. …	8,834	3,06 (unrichtig, zu nieder)			
	mithin …	Kilom.				
	und au…	…r Million Einwohner.				
	X.	…unter nicht begriffen der Antheil Badens an der Main-Neckarbahn.)				
9	Diese B…	11,271	4,02			
	mithin …	Kilometer				
	und au…	…r Million Einwohner				
	XI					
12	Diese S…	14,625	6,00			
	XII.					
41	Hessische …	12,079	4,88	6,00	4,99	1,102,164
52	Oberhessi…	482	0,17			1,693,696
	zus. H…	8,948	3,50			2,795,850
	mithin a…	Kilom.				
	und auf …	…f 1 Million Einwohner berechnet				

XI… …er auch die vertragsmäßig in Pacht genommene Wilhelm-Luxem-
burger …s abgeht. Der im Reichs-Verzeichniß berechnete Rein-Ertrag ist
daher …

11	Elsaß-Lot…	8,010	2,03	Diese auf die Reichs-Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen beschränkte und den Verlust derselben an der von ihnen erpachteten Wilhelm-Luxemburger Bahnen nicht berück-
	mithin …	Kilom.		
	und an…	…r Million Einwohner.		

…echende erscheinen, weil die Wilhelm-Luxemburger Bahn von den
…ebiete aber wegen des unangemessen niederen Tarifs der Reichs-
…und für sich aber, nach Bezahlung ihres Pachtzinses, nicht einmal

…ahnen für 1874, S. 75, ergiebt die Soll-Einnahme dieser vereinigten

…er Million Einwohner } sich berechnen
…er Million Einwohner }

…mburg berechnet sich nach dem amtl. Jahresbericht für 1874, S. 75,
…erbes auf $1{,}439$ % }
„ . . . $1{,}972$ % } zu vergl. in vorstehender Schrift, S. 42 u. f.
…ates, nicht aus Mangel an einer reichen Frequenz, sondern wegen


89097103402
B89097103402A





